But et CLUB

LE MIROIR DES SPORTS

VOUS PRESENTE

Hugo KOBLET

Gino BARTALI

R. GEMINIANI

Louis BOBET

Jean ROBIC

Le numéro-programme du Tour 1953

LA CARTE

EN COULEURS
grand format de l'itinéraire officiel

★

LES PHOTOS
des 120 concurrents

★

L'HORAIRE
détaillé de chaque étape

★

LA LISTE
numérotée
des engagés

D. L.
3 JUIL 1953

NUMÉRO HORS-SÉRIE - 40 pages, 70 frs

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

LES DIRECTEURS TECHNIQUES FRANÇAIS ONT SÉLECTIONNÉ EUX-MÊMES LEURS COUREURS

LES organisateurs du Tour de France, « Le Parisien Libéré » et « l'Equipe » ont fait une nouvelle fois confiance aux directeurs techniques français qui, dans le passé récent, s'étaient acquittés de leur tâche à la perfection. Marcel Bidot, directeur des « tricolores », Marius Guiramand, Sauveur Ducazeaux, Léon Le Calvez, Fernand Mithouard ont renouvelé leur bail et un nouveau, au nom très connu, a fait son apparition : Paul Maye.

Le Bayonnais à la franche bonne humeur a été un très grand champion qui figure au palmarès du Championnat de France (trois fois), de Paris-Roubaix et de Paris-Tours, notamment. Il fut un coureur clairvoyant, expérimenté, organisé et personne ne peut s'élever contre ce choix. Paul Maye sera un parfait directeur technique et les jeunes qu'il commandera apprendront beaucoup à son contact.

Voici donc les cinq hommes qui animeront les équipes régionales de leur foi, de leur dynamisme et de leur autorité. En d'autres temps, ils ont souffert sur la route, dans les classiques, dans le Tour de France qu'ils connaissent très bien et ils sont susceptibles de mieux comprendre ceux dont ils ont charge d'âme dans leurs réactions les plus inattendues. Avec des tempéraments très différents, ils parviendront au même résultat : la bonne marche de leur formation. Car ce qui compte avant tout pour un directeur technique, c'est de voir ses coureurs bien unis, s'aidant les uns les autres et ne rechignant pas pour attendre un camarade accidenté. C'est non seulement la tactique qu'il préconise mais le moral de l'équipe qu'il entretient en procédant avec doigté, diplomatie et franchise.

Cette année, pour la première fois, les directeurs techniques ont sélectionné eux-mêmes leur équipe. Ce privilège, jusqu'alors, était réservé à celui qui dirigeait la formation nationale, mais les organisateurs ont tenu à ce que les « régionaux » prennent également leurs responsabilités en désignant eux-mêmes, compte tenu des résultats enregistrés les années précédentes et depuis le début de la saison, leurs coureurs.

Depuis mars, les directeurs techniques régionaux sont, sur les routes, à la poursuite des pelotons et ils ont aussi officié dans quelques courses par étapes comme les Six-Provinces. Leurs avis ont été retenus en fonction de la répartition de chacun dans les équipes régionales, basée sur leur origine ou leur appartenance.

Lorsque les noms des cinquante sélectionnés régionaux furent connus, une conférence réunit M. Jacques Goddet, Directeur du Tour; Félix Lévitan (notre rédacteur en chef), Directeur-adjoint; Jean Garnault, Secrétaire général; Marcel Bidot et ses cinq collègues. On jeta des noms sur le papier, on discuta courtoisement, on fit valoir son point de vue, ses préférences, ses raisons. Guidé par un souci d'équilibre, de rapport des forces en présence durant la grande épreuve, chacun se pencha consciencieusement sur la question et se montra satisfait.

Certains coureurs s'étonneront sans doute de ne pas avoir été choisis alors qu'ils avaient fait acte de candidature, mais ce sont les directeurs techniques qui les ont écartés en connaissance de cause.

Le Tour prendra peut-être un visage nouveau parce que rien n'a été épargné pour qu'il fonctionne à la perfection.

Ci-dessus, en plein travail, l'aréopage qui a procédé à la sélection des équipes françaises du Tour (nationale et régionales) : MM. Jacques Goddet (1), directeur, Marcel Bidot (2), sélectionneur de l'équipe de France, Marius Guiramand (3), Sauveur Ducazeaux (4), Jean Garnault (5), secrétaire général, Paul Maye (6), Léon Le Calvez (7), Fernand Mithouard (8), et Félix Lévitan (9), directeur adjoint du Tour.

ILS AURONT MISSION DE DIRIGER LES ÉTRANGERS

Alfredo **BINDA**
(Italie)

Nicolas **FRANTZ**
(Luxembourg)

Mario **CANARDO**
(Espagne)

Sylvère **MAES**
(Belgique)

Alex **BURTIN**
(Suisse)

Kees **PELLENAERS**
(Hollande)

HUGO KOBLET
n'aura pas la tâche facile dans le Tour 53

par Gaston BÉNAC

NOUS nous apprêtions, en commençant cet article, à transporter le Tour de France sur les sommets pour ne plus nous occuper que du grand duel attendu par tous les sportifs : celui qui allait inmanquablement opposer les deux super-champions des courses par étapes, Fausto Coppi et Hugo Koblet. Car, en prenant connaissance, il y a quelques jours, de la liste des engagés 1953, quel est celui qui ne s'est pas écrié : « Pas besoin de chercher le vainqueur en dehors de Coppi et de Koblet ». Et de surenchérir : « Le duel Fausto-Hugo dominera le Tour et reléguera les autres équipes au second plan. Ainsi tous les attaquants français se trouveront muselés par les grégarii italiens et suisses et les deux seigneurs attendront les Pyrénées d'abord et les Alpes ensuite pour se mesurer seul à seul comme ils le firent récemment dans le Stelvio. Mais depuis est intervenu l'abstention officielle du grand Fausto qui, au premier abord, semblerait laisser le champ libre au pédaleur de charme.

Cependant, pour juger sainement, posément, et cela par anticipation, le Tour de France 1953, il y a lieu de se méfier des formules simplistes et... des dessins humoristiques italiens.

Un simple coup d'œil sur les journaux venant d'Italie montrait un dessin représentant Coppi et Koblet devant un jeu de dames avec la légende suivante : « Je gagne cette course, je te laisse gagner le Tour... » Un autre montrait Coppi et Bartali portant une longue barbe et se disputant encore à la veille du Tour 1980, tandis que Binda, barbu lui aussi, leur disait : « Allons, ne faites pas les enfants... » Un troisième montrait Coppi d'un côté de la route et Koblet de l'autre, tendant une chaîne pour empêcher les coureurs de passer... Mais cela est dépassé et périmé aujourd'hui. En effet tout cela était valable après tout... lorsque la « bombe italienne » éclata avec la force d'un engin atomique : Fausto Coppi a décidé de ne pas courir le Tour. Nous ne savons pas si, en dernière heure, le « campionissimo » reviendra sur sa décision — tout est possible — mais nous sommes obligés, ici, de tenir compte de son forfait qui entraîne une importante modification de la « squadra » et, par voie de conséquence, de la marche même du Tour. Tous les plans sont changés, bouleversés et l'équipe dirigée par Alfredo Binda n'a plus un leader mais... quatre, puisque Bartali, que les manifestations populaires ont porté une fois de plus au pouvoir, Fiorenzo Magni et — paraît-il — Astrua et Minardi (et peut-être Fornara), les jeunes, seront placés sur un pied d'égalité. S'agit-il tout simplement d'un affaiblissement des « vert-blanc-rouge » ou d'une sélection qui permettra une plus grande sûreté de manœuvre en jouant sur plusieurs tableaux à la fois ? Quoi qu'il en soit, Coppi n'étant pas au départ avec ses porteurs d'eau, je ne vois pas qui pourrait, chez les Italiens, battre Hugo Koblet. Le vieux Bartali ? Non, il prendra une place d'honneur et c'est tout ce qu'il ambitionne à présent. Magni ? Il ne peut, sur tous les terrains, inquiéter le champion suisse. Astrua ? Minardi ? Fornara ? Ils n'ont jamais couru le Tour et partent dans l'inconnu.

Car le « Tour » n'a jamais été une suite du « Giro »; il ne peut lui être comparé. Son esprit est tout différent. En Italie, il s'agit presque uniquement de montrer aux populations ravies les demi-dieux du sport en liberté, et ne roulant pas trop vite pour qu'on puisse les contempler à loisir. Il leur est accordé 2 jours sur 22 pour se battre. On ne leur en demande pas davantage. En France, il faut se battre dès le début. Il s'agit, en effet, pour les rouleurs de prendre le plus de minutes possible aux grimpeurs avant la montagne, et aux spécialistes des cols, de perdre le moins de terrain possible.

Cette année, le problème du « Tour » se présente de façon autre que précédemment. La grande montagne ne jouera pas un rôle essentiel, du fait :

1° que de nombreux cols ont été abandonnés;
2° qu'il n'y aura pas de bonification aux sommets;
3° que les étapes de montagne sont plus courtes.

Les organisateurs ont cherché, dans un but très louable, à équilibrer les chances de chacun pour rendre la course intéressante jusqu'au bout. On ne verra pas, en effet, comme ce fut le cas l'an dernier, pour Coppi à son arrivée à l'Alpe d'Huez, le Tour de France gagné à la fin du premier tiers de la course, perdant de son intérêt par la suite. Nous n'avons pas, comme les Italiens l'ont, tout près du terminus, Milan, un col important apte à faire la décision aux portes de Paris.

Un fait nouveau va peut-être bouleverser les données anciennes du problème de l'équipe de France qui, il y a un mois, partait sans leader, Louison Bobet, souffrant, ne pouvant figurer parmi les tout premiers rôles. Je veux parler de cette magnifique résurrection du bel athlète si sympathique qu'est Lucien Teisseire. Une opération, remise en place de vertèbres déplacées, changement de climat (de la Côte d'Azur à la Bretagne), changement de vie avec le passage du célibat et d'une existence déréglée au mariage et à toute une organisation nouvelle, ont transformé le solide Lucien. Longtemps chrysalide, Teisseire a pris son vol pour s'élever en quelques mois, au premier rang des routiers français, roulant, grimpant, sprintant, dirigeant ses courses avec décision et intelligence.

Et aussi cette grande performance de Géminiani dans le Championnat de France, performance... qui place le Clermontois batailleur, intelligent, bien organisé parmi les favoris possibles du Tour. Parmi ceux tout au moins qui ne laisseront pas Hugo tranquillement assis sur le fauteuil confortable du leader inattaquable.

La France aura donc deux leaders en pleine forme, deux leaders solides qui ont fait leurs preuves. Sans prétendre dès aujourd'hui que Lucien Teisseire et Raphaël Geminiani puissent battre Koblet, il faut convenir que ces deux coureurs très aimés de tous, devenus les porte-drapeau de notre cyclisme routier, vont renforcer le moral des tricolores dans de notables proportions. Après avoir été pour ses camarades un chien de berger fidèle, dans le dernier Tour de France, Teisseire notamment bénéficiera de l'aide, du dévouement de camarades qui l'aiment bien. Et le grand champion étranger qui part favori, ne devra pas trop mésestimer les qualités d'un Teisseire et d'un Geminiani en pleine forme et magnifiquement épaulés par une équipe de camarades.

Ce qui n'empêchera pas le « Dix » français de viser aussi le classement par équipes dans ce Tour qui comportera à son retour à Paris, trois vainqueurs : celui qui l'emportera au temps, celui qui triomphera aux points comme aux débuts, et la meilleure formation sur l'ensemble.

Seule, en effet, l'équipe belge me paraît apte à menacer la nôtre dans ce dernier classement. Voici pourquoi je ne crois pas à un nouveau succès de la formation au maillot vert, blanc et rouge. Dès la première étape, les gregarii italiens devront se dévouer pour aller chercher les attaquants français, pour contrôler la course, pour se mêler au groupe des échappés. Leurs patrons exigeront beaucoup d'eux de façon à être préservés jusqu'à Pau, et, ensuite de Luchon à Monaco. A ce jeu difficile et continuel, les domestiques s'useront assez rapidement, malgré leur solidité, et ils termineront assez loin après avoir bataillé consciencieusement pour leurs maîtres. Et comme l'équipe assez divisée manquera d'unité d'action il ne faut pas trop compter sur son rendement collectif.

Les autres équipes sont moins complètes et moins robustes, surtout la formation suisse qui ne pourra préserver Koblet, comme le fera la « squadra » pour ses rivaux. C'est pour cela que je crois à un duel France-Belgique pour le classement par équipes, car Flamands et Wallons vont, à mon sens, batailler ferme dès la première étape. Un esprit nouveau règne, en effet, dans le cyclisme belge qui ne reste pas hypnotisé sur des noms, et qui, au contraire, a voulu faire une large part aux jeunes. On peut, je le crois, attendre beaucoup de l'équipe remaniée de nos voisins et amis du Nord qui, sachant très bien qu'ils ne peuvent espérer la première place individuelle, se battront pour réaliser de belles performances et enlever le classement collectif.

Parmi les questions qui préoccupent le plus tous ceux qui s'intéressent au Tour de France, celle-ci se trouve posée le plus souvent : l'édition 1953 va-t-elle nous révéler du côté français, de nouvelles vedettes ?

Je réponds immédiatement que, pour ma part, je ne crois pas beaucoup à une de ces révélations sensationnelles qui font l'effet d'un coup de feu claquant dans un monde où tout semble prévu. Et, je m'explique : combien de jeunes qui, d'un coup, brûlant la rampe, réussirent à s'imposer par la suite ? Combien de révélations d'une journée, avons-nous vu défiler devant nous, puis disparaître d'un coup ?

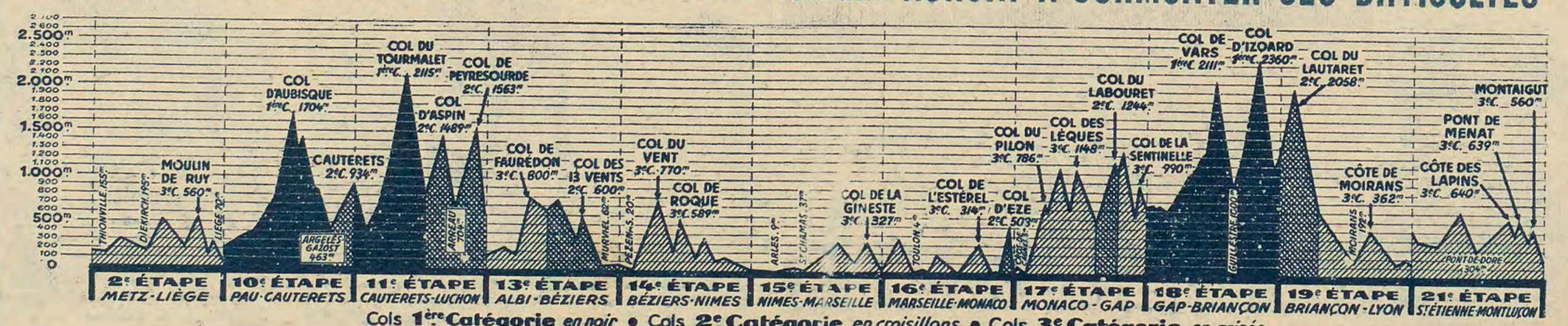
Oui, il y a de nombreux jeunes qui possèdent des qualités indéniables, tels Pardoen, Decaux, Vivier, et le prouvèrent l'an dernier dans le Tour. Mais que firent-ils par la suite, Le Guilly excepté ? Aujourd'hui, c'est Hassenforder qui « casse la cabane », mais est-il l'exception ?

Aussi, à la suite de nouvelles révélations de jeunes en début de saison, dans les « Six Provinces », et dans la « Route de France », on peut se demander aujourd'hui si les leaders de ces dernières épreuves, Forestier, Barès, Esnault, Quennehen, par exemple, réaliseront les espoirs mis en eux. Pour la plupart des jeunes de la saison dernière et de cette année, les contacts avec les valeurs sûres ont manqué. Tant qu'il n'y aura pas une sorte d'examen à trois degrés échelonnés sur le début de saison, nous ne disposerons d'aucun élément de comparaison, nous voguerons en plein inconnu.

Au moment de conclure, il faut reconnaître que la tâche de Koblet sera moins aisée qu'elle le fut dans le Tour de France 1951 qu'il gagna avec la plus grande aisance. Il ne devra pas perdre plus de 4 minutes avant la montagne, car le maximum de gain qu'il puisse obtenir devrait être de 2 minutes dans les Pyrénées, de 3 minutes dans les Alpes, de 2 minutes contre la montre, tout sur la fin. S'il se confine trop dans l'attentisme, il peut perdre la partie avant Pau, ou tout au moins rendre son redressement très difficile par la suite.

Et c'est là que peut intervenir à point nommé nos Lucien Teisseire, nos Geminiani, nos Bobet, nos Antonin Rolland si leur équipe manœuvre aussi intelligemment qu'il est permis de l'espérer.

CEUX QUI S'ÉLANCERONT DE STRASBOURG LE 3 JUILLET AURONT A SURMONTER CES DIFFICULTÉS



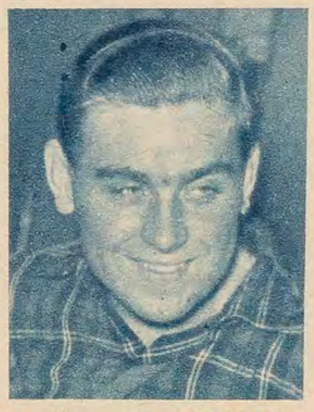
Cols 1ère Catégorie *en noir* • Cols 2e Catégorie *en croisillons* • Cols 3e Catégorie *en grisés*

Voici les cols dont l'ensemble constitue les difficultés du Tour de France 1953, et sur lesquels se jouera le Prix du Meilleur Grimpeur, Trophée Saint-Raphaël Quinquina. Une fois de plus, les traditionnels géants que sont l'Aubisque, le Tourmalet, Vars et l'Izoard seront les vedettes — fort peu appréciées des médiocres grimpeurs — de ce Tour. Mais bien d'autres pentes se présenteront sous les roues des routiers, et c'est peut-être dans un « modeste » col de troisième catégorie qu'un leader perdra toute chance de vaincre. La chose s'est déjà vue. Elle peut se renouveler dès la 2e étape.

LES BELGES ONT FAIT PEAU NEUVE

Alex **CLOSE** (27 ans)

Hilaire **COUVREUR** (30 ans)



Raymond **IMPANIS** (27 ans)

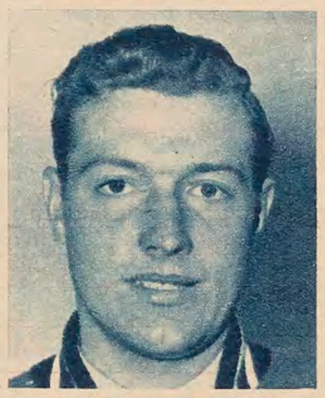
J. **ADRIANSSENS** (23 ans)

Richard **VAN GENECHTEN** (22 ans)

René **DE SMETS** (23 ans)

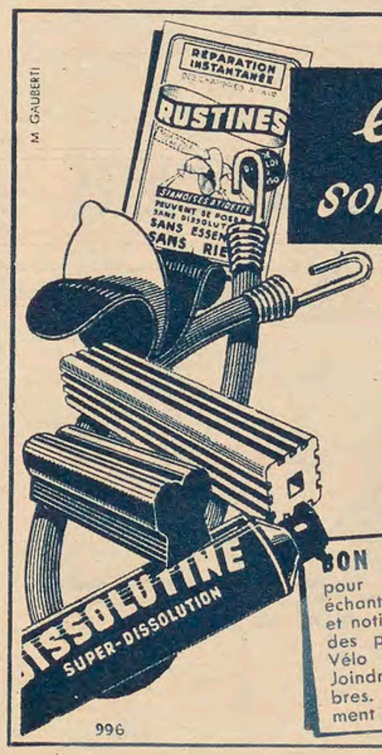
Aloïs **DE BRUYNE** (22 ans)

Robert **VAN DER STOCK** (25 ans)



Aloïs **DE HERTOG** (26 ans)

Martin **VAN GENEUGDEN** (24 ans)



M. GAUBERTI

Ces spécialités RUSTINES sont les amies des sportifs!

SIAMOISES A TIRETTES qui se posent sans dissolution, sans essence, sans rien.
RUSTINES A BORD MINCE, indécollables.
DISSOLUTINE spéciale, suractivée, autovulcanisante.
NECESSAIRE complet n° 1.
ATTACHES PORTE-BAGAGES élégantes, robustes, 6 couleurs, 4 modèles.

BON A DÉCOUPER pour recevoir franco échantillon **RUSTINES** et notice sur l'entretien des pneus, spécifier : Vélo - Moto - Auto. Joindre 35 frs en timbres. Indiquer lisiblement Nom et adresse.

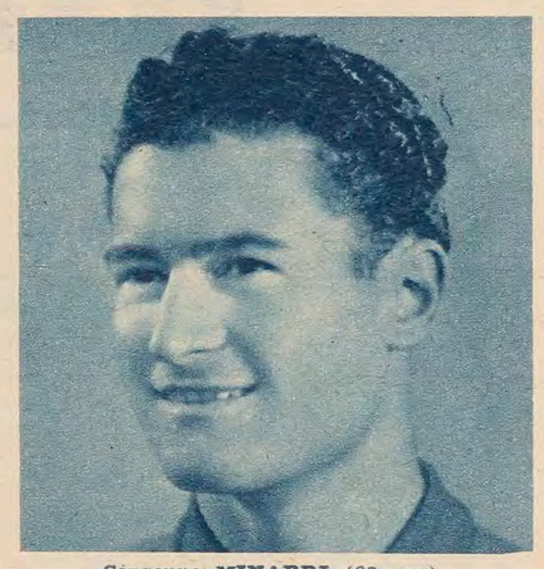
RUSTINES
AUTO MOTO VÉLO

Usines RUSTINES, 3, r. Castérès, CLICHY (Seine)

996

EN L'ABSENCE DE FAUSTO COPPI

Giancario **ASTRUA** (25 ans)



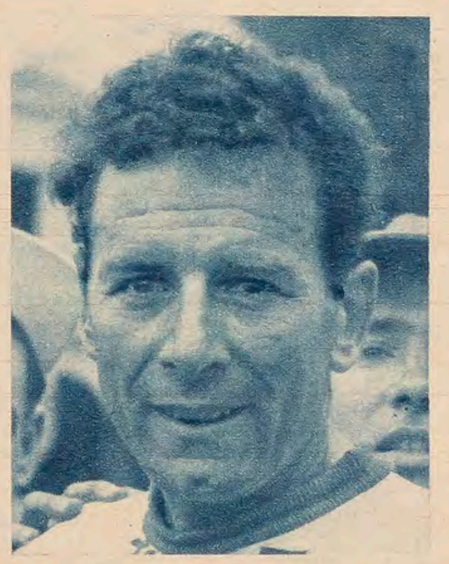
Giuseppe **MINARDI** (23 ans)

Adolfo **GROSSO** (24 ans)

Giovanni **CORRIERI** (33 ans)

FIDÈLE A SES PRINCIPES, MARCEL

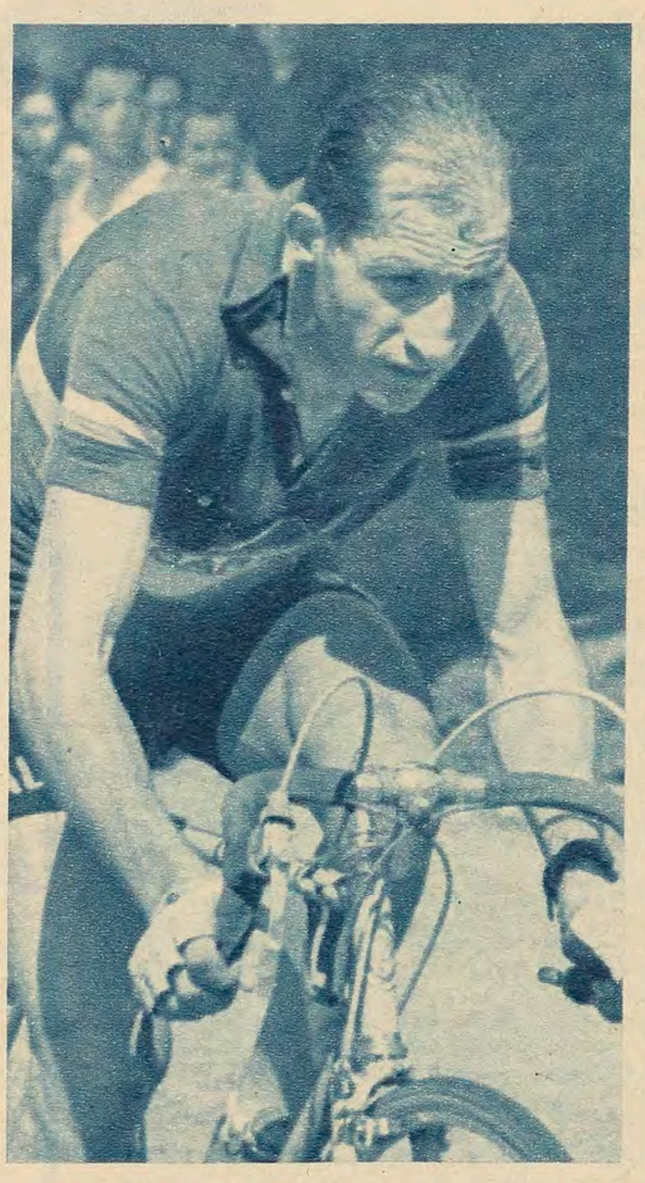
Raphaël **GEMINIANI** (28 ans)



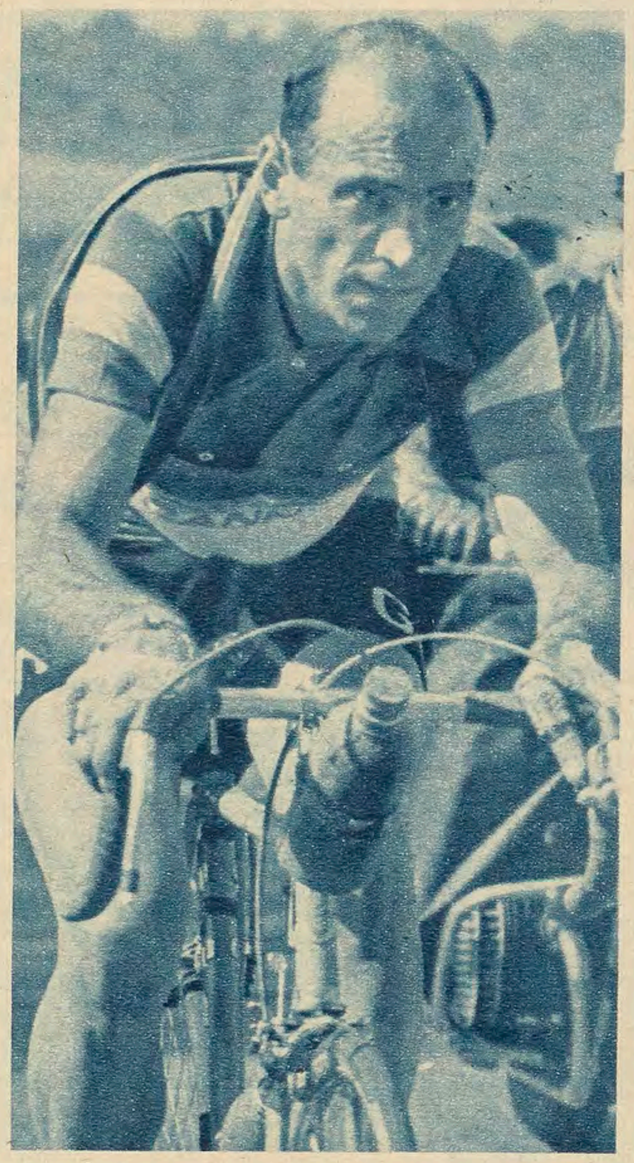
Lucien **TEISSEIRE** (33 ans)

Adolphe **DELEDDA** (33 ans)

ALFREDO BINDA A BATI UNE EQUIPE ITALIENNE A TROIS LEADERS



Gino **BARTALI** (39 ans)



Fiorenzo **MAGNI** (32 ans)

Livio **ISOTTI** (25 ans)

Umberto **DREI** (25 ans)

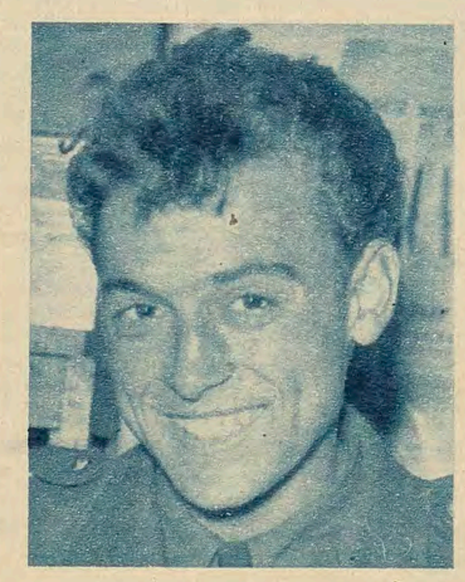
Mario **BARONI** (26 ans)

Vincenzo **ROSSELLO** (28 ans)

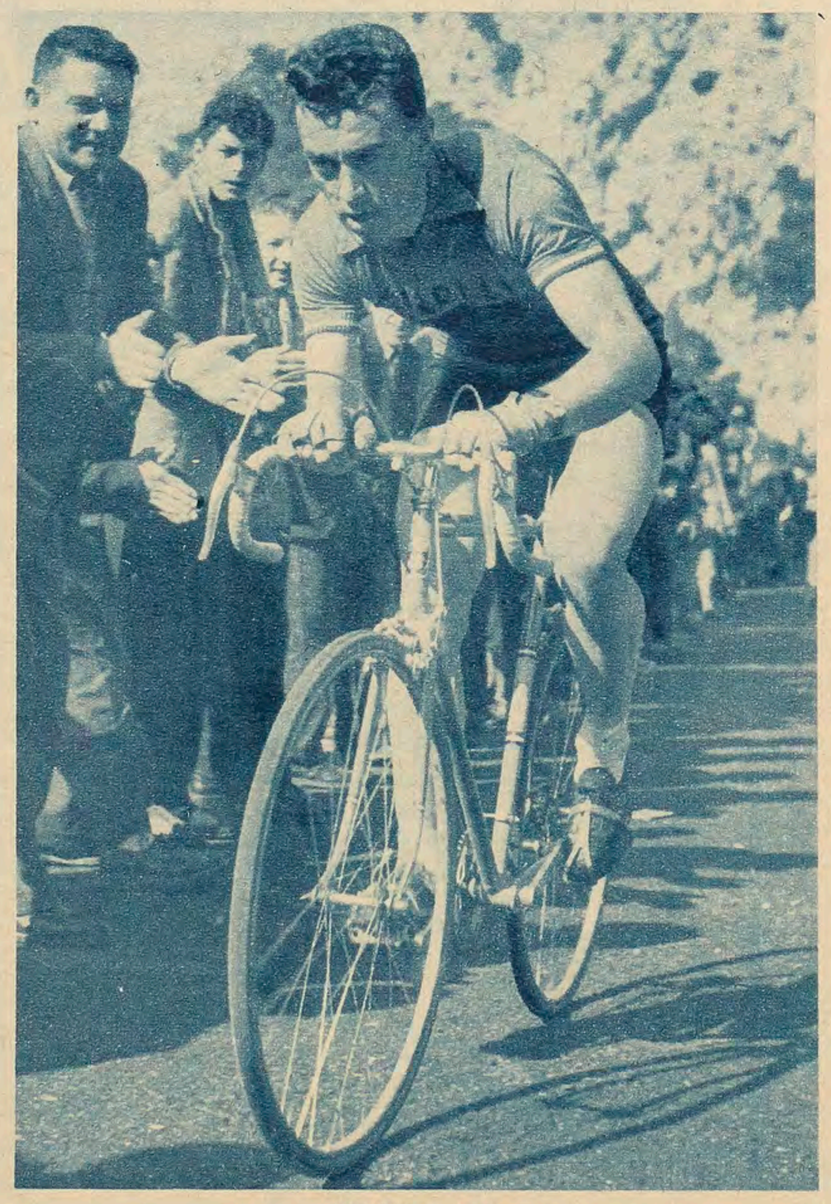
BIDOT N'A PAS DÉSIGNÉ, A L'AVANCE, LE CAPITAINE DES " TRICOLORES "

Jean **DOTTO** (25 ans)

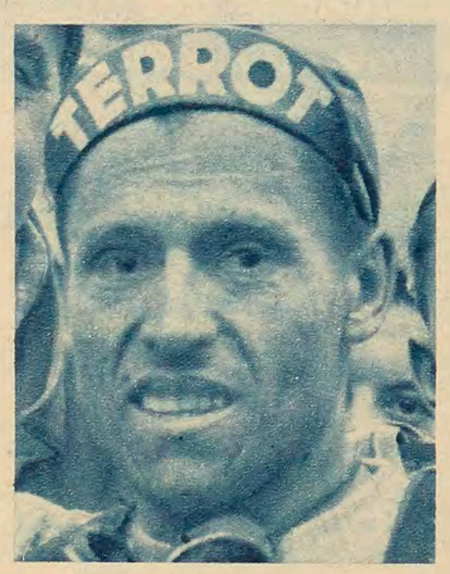
Nello **LAUREDI** (27 ans)



Jean **LE GUILLY** (21 ans)



Louis **BOBET** (28 ans)



Antonin **ROLLAND** (29 ans)

Bernard **GAUTHIER** (30 ans)

Raoul **REMY** (33 ans)

Les Espagnols de Canardo menés par Gelabert

Victorio GARCIA

Vicente ITURALT

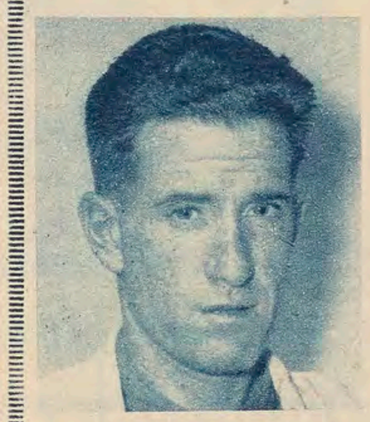
Jésus LORONO

J. VIDAL-PORCAR

José GIL

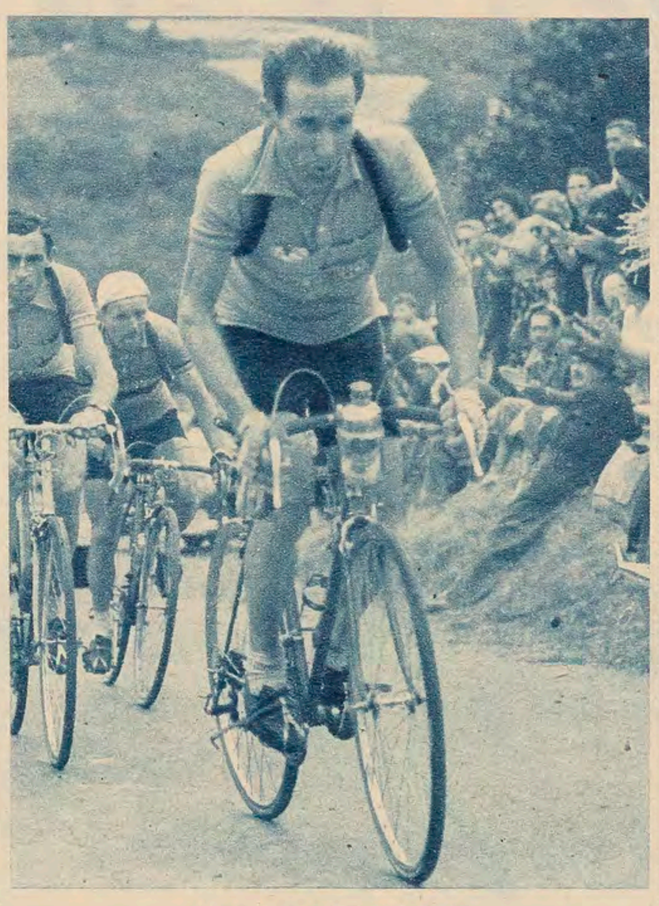
Andres TROBAT

José PEREZ



José SERRA

Francisco MASSIP



Antonio GELABERT

Avant le différend des " campionissimi "

But CLUB — LE MIROIR DES SPORTS avait obtenu ces deux articles exclusifs de

FAUSTO COPPI et HUGO KOBLET

Il a tenu à vous les présenter sans y rien changer, pas même les titres des auteurs

DANS les pages qui suivent, Fausto Coppi et Hugo Koblet ont exprimé les craintes qu'ils éprouvaient l'un et l'autre à la veille du Tour. « JE NE SUIS PLUS TOUT JEUNE, dit le campionissimo, ET KOBLET EST UN TEL CHAMPION... ». « AVEC FAUSTO, réplique le Suisse, IL FAUT TOUJOURS DEMEURER SUR SES GARDES. »

Fallait-il purement et simplement supprimer ces confidences de champions qui s'estiment et se jugent à leur valeur en apprenant que Fausto Coppi avait décidé de ne pas disputer le Tour de France ? Techniquement, rien n'était plus facile et le Tour est une mine assez riche pour que nous n'ayons eu aucune peine à remplir la place devenue disponible de sujets d'un intérêt évident. Nous ne l'avons pas voulu.

Pour être peut-être inactuels, ces deux articles n'en ont pas moins à nos yeux une valeur psychologique telle qu'ils constituent un document dont il eût été dommage de priver nos lecteurs. Nous ne savons pas encore, à l'heure où nous traçons ces lignes si Coppi reviendra ou non sur sa décision. Il est probable qu'il ne cédera pas à la pression de l'opinion publique et que, jusqu'à la dernière minute, il s'obstinera dans son refus. Peu importe. La pensée de Fausto Coppi comme celle de son grand rival est en soi, telle qu'elle est présentée ici, un témoignage infiniment précieux sur l'état d'esprit d'un des plus grands champions que le cyclisme ait connu, une analyse d'une acuité rare et que complète admirablement le jugement lucide porté sur lui par son principal adversaire. Il eût été dommage de ne pas verser ces deux dépositions aux archives du sport.

Les champions passent : le sport demeure. C'est peut-être un grand sujet de méditation que cette fugacité des êtres dans la perennité de l'institution. Que le Tour se dispute avec ou sans Coppi, avec ou sans Koblet, il vit depuis cinquante ans d'une existence autonome, mais aussi complexe que celle d'un organisme dans lequel des milliards de cellules ont leur vie indépendante et pourtant étroitement liée à celle de l'ensemble. La personnalité du Tour est faite en grande partie de la personnalité des champions qui y participent. Il n'y a pas moins d'utilité à étudier le caractère des champions que l'histoire de la course si l'on veut pouvoir porter un jugement objectif sur cette dernière. Que pensait Henri Pélissier de Bottechia à la veille du Tour 1925 qu'il renonça à disputer ? Quels étaient les sentiments de Sylvère Maes, premier engagé du Tour de France 1947 — qu'il ne put courir — à l'égard de Vietto son adversaire de 1939 quelques jours avant le départ de ce Tour de reprise ? Nous ne le savons pas, ou mal. Tous appartiennent pourtant à ce qu'on a pu nommer « la grande Légende du Tour de France ». Coppi et Koblet sont des maillons de cette chaîne qui, depuis 1903, unit tous les coureurs cyclistes et les lie à une œuvre qui les dépasse tous et qui est le Tour de France. A ce titre leurs espérances et leurs rêves, leurs appréhensions et leurs angoisses font partie de son histoire. Ils méritaient d'être connus et publiés.

« But et Club-
Le Miroir des Sports ».

But CLUB — LE MIROIR DES SPORTS

Directeur : Gaston BENAC. Rédacteur en Chef : Félix LEVITAN.

TARIF DES ABONNEMENTS

(comprenant les numéros supplémentaires édités PENDANT le Tour de France, à l'exclusion des numéros spéciaux d'avant et d'après Tour) :

1 AN..... 1.600 fr. — 6 MOIS..... 800 fr.

Supplément pour le numéro-programme avant Tour ..... 60 fr.
Supplément pour le numéro-souvenir après Tour ..... 100 fr.
Supplément pour les deux numéraux spéciaux ..... 160 fr.

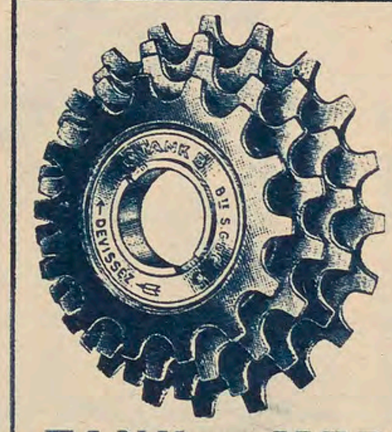
C.C.P. Paris 5.390.08. — Abonnement : 12, rue du Croissant, Paris-2e.
Téléphone : CENtral 87-20 (Poste 61)

POMPES AD-HOC ET SUPER-AD-HOC EN

PLUS LÉGÈRES QUE L'ALUMINIUM
MAIS PLUS SOLIDES QUE L'ACIER
ALLIAGE LÉGER ALUMAG HAUTE RESISTANCE
Ets COLOMBAT LYON

Votre meilleure
ASSURANCE - VIE
UN FREIN
C L B
TOUTES SPECIALITES
Cycles, Cyclomoteurs, Motos
Catalogue gratuit sur demande à :
C.L.B. 25, rue des Armuriers ST-ETIENNE (Loire), France

La meilleure performance
Depuis cinquante ans
elles font le tour du monde

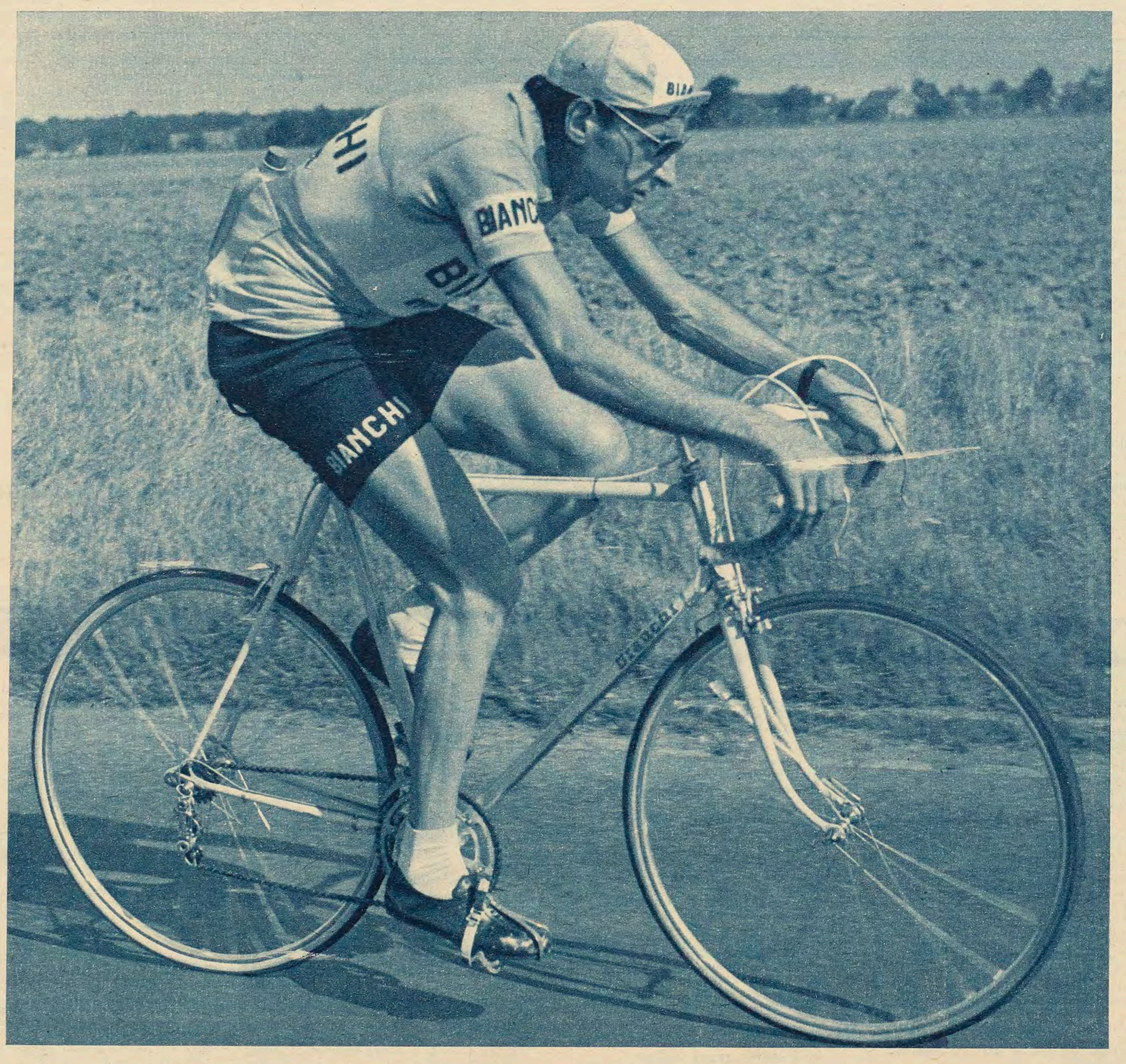


Etabts Aimé LEDIN
SAINT-ÉTIENNE
TANK - MERVEILLE - STYX
Demander notre catalogue

A LA VEILLE DU TOUR DE FRANCE

Fausto Coppi

FAIT PART DE SES CRAINTES



1 JE N'AI PLUS VINGT ANS ET MES FORCES S'AMENUISENT

2 JE SAIS QUE JE SUIS TOUJOURS L'HOMME A BATTRE

3 MES CHANCES DE GAGNER SONT MOINS GRANDES QU'EN 52

4 KOBLET NE DOIT PAS RENOUVELER L'ERREUR DU "GIRO"

5 IL FAUDRA AUSSI COMPTER AVEC LUCIEN TEISSEIRE

6 JE VEUX TERMINER MA CARRIÈRE SUR UN 3e SUCCÈS

FAUSTO COPPI : JE SERAI VISÉ PAR UNE TACTIQUE DE

JE ne voudrais pas cacher que je vois toujours arriver l'époque du Tour de France avec une certaine émotion. Je ne sais pas si cette épreuve produit le même effet sur les routiers français, mais, moi, j'en ai rêvé dès les premiers jours où j'ai enfin compris que je pouvais gagner ma vie en courant à bicyclette. Il n'est pas un jeune Italien qui ne connaisse par cœur la belle aventure d'Ottavio Bottechia, le maçon de Pordenone qui, du jour au lendemain, ou presque, devint un homme connu et vit son existence entière totalement transformée grâce au Tour de France.

Je n'ai pas besoin, je pense, d'insister longuement pour dire à quel point les deux victoires que j'ai enregistrées en 1949 et en 1952 m'ont causé un immense plaisir. C'est bien, avec mon record de l'heure, la performance dont je suis le plus fier, celle qui me laissera des souvenirs inoubliables.

Un concurrent du Tour de France en position de vaincre connaît des moments qui ne peuvent s'effacer aisément de son esprit. Pour ma part, je garde encore en mémoire tous les détails des trois Tours que j'ai disputés, y compris celui de 1951 où j'ai connu la plus belle défaillance de ma carrière.

Je peux dire qu'en ce qui me concerne, le Tour m'a comblé et les sportifs français m'y ont toujours accueilli avec une gentillesse qui m'a été droit au cœur. Je sens que je ne voudrais pas décevoir ceux qui me crient : Allez, Fausto ! avec autant de spontanéité que si j'étais un de leurs compatriotes. En France, mes efforts sont non seulement encouragés, mais compris.

Et je suis persuadé que, si j'enlevais le Tour une troisième fois, nul ne m'en tiendrait rigueur. Cela est extrêmement réconfortant et rare. Les fanatiques du cyclisme aiment tant, et c'est humain, assister à la victoire d'un des leurs.

Lorsqu'on me parle du Tour de France 1953, et ce depuis plusieurs mois, il est bien rare qu'on ne me considère pas comme un garçon qui n'a qu'à prendre le départ pour se retrouver en vainqueur au Parc des Princes. C'est sans doute un grand honneur qu'on me fait là en imaginant qu'il me suffit d'apparaître et de pédaler pour que toutes les chances des mes concurrents s'évanouissent. Hélas ! ce n'est pas aussi simple que cela...

Ma belle jeunesse s'est enfuie

Tout d'abord, on paraît oublier que je n'ai plus vingt ans. Ni vingt-cinq, ni trente...

Les années pèsent dans mes jambes aussi bien que dans celles de mes adversaires. La jeunesse s'enfuit et ne se remplace pas. J'aurais bientôt trente-quatre ans. Pour un routier, c'est un âge où l'on commence à songer sérieusement à la retraite. L'enthousiasme et l'ambition des jeunes années sont estompés. Il reste le désir de ne pas décevoir et le plaisir de surmonter les obstacles. Mais ces derniers deviennent de plus en plus difficiles. Les efforts exigent de plus en plus de dépense d'énergie et la récupération, ce don de la jeunesse, se fait de moins en moins rapidement. Pédaler devient un travail qui ne s'accomplit pas tout à fait dans la joie, mais bien souvent dans une souffrance qu'il faut cacher.

Voilà Coppi devenu bien pessimiste, direz-vous ?

Pas pessimiste, mais objectif. Réaliste aussi.

Et c'est pourquoi je peux dire, d'ores et déjà, que le Tour 1953 va m'apporter des fatigues auxquelles je n'échapperai pas.

Je sais bien que les autres peuvent en dire autant. Avec cette différence que je serai sans doute plus visé qu'aucun autre.

Je ne m'attends pas, et je n'en fais grief, à l'avance, à personne, de participer, de temps à autre, à une de ces échappées au cours de laquelle, sans faire trop d'efforts, on se retrouve à l'arrivée avec une belle avance sur le groupe qui, lui, s'est fatigué inutilement en démarrages furieux, suivis inévitablement de pauses prolongées.

Je serai sans défense contre cette tactique de l'adversaire.

Il est bien certain qu'une échappée à laquelle je participerai n'ira pas loin. A quoi bon permettre à Coppi de prendre quelques minutes ?...

Je ne peux donc pas faire mienne cette manière de courir.

Impossible de surveiller tous mes rivaux

Par contre, je serai « visé » par une tactique de harcèlement qui peut fort bien réussir. Il me faudra laisser des hommes dangereux se détacher presque chaque jour, des hommes qui me prendront, peut-être, une avance considérable que je ne suis pas certain d'équilibrer en montagne.

Car il est impossible de surveiller tout le monde dans le Tour. Il faut absolument choisir ceux que l'on doit surveiller et s'en tenir là. C'est simple, en principe, mais dangereux.

Et je ne me sens pas capable de prétendre que j'ai autant de chance de gagner le Tour que j'en avais l'an dernier.

D'abord, parce que je suis moins fort qu'il y a un an. Ce n'est pas une simple impression, mais une certitude. Je sais bien, moi, le mal que j'ai eu à décramponner Hugo Koblet dans le Tour d'Italie. Il m'a fallu vraiment faire appel à toute mon énergie pour le lâcher dans le Stelvio et, s'il n'y avait pas eu sur le parcours une montée aussi pénible, j'aurais été vraisemblablement battu.

Or, Koblet sera là, dans le Tour. Avec un moral de fer et bien décidé à ne me faire aucune politesse. En l'empêchant d'enlever le « Giro ,» je lui ai causé une fameuse déception dont il tient à se venger.

Je vais donc avoir en lui un terribble rival. Il sera sans doute toujours prêt à calquer sa course sur la mienne et je ne me fais aucune illusion à ce sujet : je ne pourrais jamais esquisser le moindre démarrage sans l'avoir sur mes talons. Et comme ce sera réciproque...

Nous n'aurons donc, en somme, que deux terrains pour nous départager, si un troisième larron ne se révèle pas avant : l'étape contre la montre et la montagne.

Koblet a amplement prouvé qu'il est, et ce depuis pas mal de temps, un remarquable rouleur et, si jamais j'ai la chance de le battre contre la montre, il ne pourra s'agir que d'une marge infime. Il ne faut pas oublier avec quelle aisance il a enlevé le Grand Prix des Nations 1951 et, plus près encore, l'étape contre la montre du Tour d'Italie. Il m'a pris, ce jour-là, 1 minute 21 en 46 kilomètres ! Je ne me base pas tellement sur ce résultat, car je suis intimement persuadé que j'aurais pu faire mieux sans une légère crise de dysenterie, vite enrayée ; mais, sans pour cela perdre confiance, il me faut admettre que ce n'est pas l'étape contre la montre du Tour de France qui m'apportera un avantage sérieux sur Hugo.

Reste donc la montagne...

Et, là encore, les chances de m'en sortir à mon avantage sont bien problématiques.

Car si, en fin de compte, j'ai pu battre Koblet au « Giro » dans le dernier col de l'épreuve, il n'en est pas moins vrai que je dois en partie mon succès au fait qu'il avait commis, en m'attaquant furieusement la veille dans le pénible Pordoï, une erreur qu'il a payée par la suite. Koblet est un garçon intelligent et je me doute que la leçon a porté. S'il s'était contenté de demeurer sur la défensive, au lieu de chercher à me prendre des minutes, et ce sur mon terrain préféré, j'aurais très certainement perdu le « Giro ».

Il s'en est parfaitement rendu compte et je ne m'attends pas à ce qu'il commette une pareille erreur de tactique dans le Tour.

Ce qui revient à dire que, si tout va bien, nous serons constamment « botte à botte » et que nous aurons bien du mal à prendre un net avantage l'un sur l'autre.

Quoi qu'il en soit, je partirai confiant... tout autant qu'il le sera lui-même. Pour vaincre, il faut y croire, sinon autant rester chez soi.

Mais si j'ai exposé tout cela, c'est surtout pour bien montrer à quel point mes chances d'enlever le Tour sont fragiles.

Lucien Teisseire, autre source d'inquiétude

J'ai semblé, jusqu'ici, avoir négligé les autres concurrents et ne parler que de celui qui me préoccupe le plus. Mais ce serait une erreur de croire que je n'y songe pas.

CONNAISSEZ-VOUS L'HISTOIRE DU TOUR DE FRANCE ?

LE Tour de France a cinquante ans. Connaissez-vous son histoire. Vous le croyez. Mais lisez ces questions et tâchez d'y répondre. Totalisez les points obtenus à raison d'un par question et de dix pour les questions précédées d'un point. Si vous obtenez 185 points, vous êtes agrégé ès histoire du Tour de France. Entre 100 et 185, vous êtes un champion. Si vous totalisez entre 80 et 100 points, vous connaissez bien votre histoire du Tour. Au-dessous (et même au-dessus parce que l'histoire n'est pas finie), vous avez tout intérêt à lire attentivement But et Club-Le Miroir des Sports.

Vous trouverez les réponses à ces questions page 26. Mais, jouez le jeu. Ne vous y reportez que si, vraiment, vous ne trouvez pas la réponse.

1. Où fut donné le départ du premier Tour de France ?
2. Qui est le recordman des victoires d'étapes ?
3. En quelle année François Faber a-t-il gagné le Tour de France ?
4. Quel est le routier qui a remporté la même année Bordeaux-Paris et le Tour ?
- 5. Qui a détenu le plus longtemps le record de la moyenne horaire ?
6. En quelle année la plus faible moyenne horaire a-t-elle été réalisée et par qui ?
7. De quelle année date le maillot jaune ?
8. Quel est le coureur qui, pour s'entraîner, effectua le parcours complet de la course et en quelle année ?
9. Quel est l'homonyme d'un maréchal de France qui termina troisième ?
- 10. En quelle année un autre homonyme d'un autre maréchal de France termina-t-il vingt-neuvième ?
11. Quels furent les trois coureurs qui prirent le maillot jaune dès la première étape et le gardèrent jusqu'à l'arrivée ?
12. Pour commémorer quel exploit éleva-t-on une stèle au sommet du Ballon d'Alsace ?
13. Quel coureur du Tour se classa deux fois second de Paris-Roubaix la même année ?
14. Quels champions ont remporté le Tour en gagnant le moins d'étapes et en quelles années ?
15. Combien de coureurs de nationalité luxembourgeoise ont-ils gagné le Tour ?
16. Combien de fois les coureurs français ont-ils gagné le Tour ?
17. Quel est le recordman des victoires d'étapes au cours d'un seul et même Tour de France ?
- 18. En quelle année les cols pyrénéens ont-ils été incorporés au parcours du Tour ?
19. Quel coureur a gagné le Tour à dix ans d'intervalle ?
20. Dans quelle étape établit-on le record des crevaisons, en quelle année, et pourquoi ?
- 21. En quelle année le Tour franchit-il pour la première fois les frontières françaises ?
- 22. Quelle était la composition de l'équipe de France en 1939 ?
- 23. Combien Nicolas Frantz a-t-il gagné d'étapes dans les Tours qu'il a disputés ?
24. Quel coureur gagna le Tour alors qu'il était champion de France ?
25. Quel est le champion de France qui put se dire que le maillot jaune ne sortait pas de la famille ?
- 26. Pourquoi le premier Tour de France ne fut-il pas gagné par un Italien ?
27. Qui est recordman des victoires dans le Tour ?
- 28. Combien ce recordman a-t-il gagné d'étapes en tout ?
29. Quelle équipe remporta dix victoires en 21 étapes et en quelle année ?
30. Quel est le vainqueur du Tour qui put bénir un facteur et en maudire un autre ?
31. Quelle est la date exacte de l'incident le plus célèbre du Tour de France ?
32. Quel fut le motif de cet incident ?
33. Quel est le numéro fétiche du Tour de France ?
34. Quel isolé fut leader du Tour avec une heure d'avance sans que personne s'en fût aperçu ?
- 35. Qui a gagné l'étape la plus rapide du Tour de France 1931 ?
36. Quels sont les trois coureurs qui portèrent ensemble le maillot jaune et en quelle année ?
37. Qui gagna le Tour de France sans avoir jamais porté le maillot jaune ?
38. Quelle a été la plus longue étape du Tour ?
- 39. Combien de fois l'a-t-on disputée ?
- 40. En quelle année s'effectua pour la première fois le classement par addition de temps ?
41. Quel champion a gagné la même année Paris-Tours et le Tour de France ?
- 42. Quel coureur a réalisé le plus bel ensemble de performances sur le Tour de France ?
43. Quel est le coureur français qui, compte tenu de sa mort prématurée à 26 ans, a le plus beau palmarès, parmi lequel le Tour de France ?
44. Quels furent les coureurs qui, après avoir été à deux doigts de la mort, reprirent le départ de l'étape du lendemain et s'y comportèrent brillamment ?
- 45. Dans quel Tour de France trois anciens ou futurs champions du monde se partagèrent-ils 14 victoires sur 23 étapes ?
46. Quels sont les coureurs qui ont gagné le Tour deux fois consécutives ?
47. En quelle année Vietto se révéla-t-il et où ?
48. Quels sont les deux anciens vainqueurs du Tour qui, pour leurs adieux à la Grande Boucle, passèrent ensemble la ligne d'arrivée au Parc des Princes et gagnèrent la dernière étape ex-æquo et en quelle année ?
49. Dans quelle étape du Tour 1949 cinq Français sur 12 furent-ils contraints à l'abandon ?
- 50. Quels étaient les dix cols qui comptaient pour le challenge du meilleur grimpeur en 1939 ?

HARCÈLEMENT...

A l'heure où j'écris ces lignes, j'ignore encore ce que sera la participation française, par exemple. Mais comment pourrais-je ne pas considérer le danger que représente un homme comme Lucien Teisseire ? Il y a quelque temps, au Grand Prix de La Baule, il nous a ridiculisés Koblet et moi, et même si on nous avait promis une fortune, nous n'aurions pas pu revenir sur lui, dans le vent, tant il roulait fort.

J'ai assez d'expérience, désormais, pour ne pas me tromper sur un adversaire. Lorsqu'il est en forme, et surtout lorsque son moral ne flanche pas, Teisseire est un homme combattif et je m'attends à fournir un gros travail pour l'empêcher de profiter d'échappées bien combinées et qui pourraient l'amener au pied de la montagne avec une avance qui le mettrait à l'abri d'une surprise de la part des grands grimpeurs.

Par ailleurs, Teisseire, et il l'a déjà prouvé, monte très bien, descend parfaitement et roule presque aussi fort que Magni. Pour moi, et je ne m'en cache pas, il est le « tricolore » qui peut me causer de gros soucis s'il a conservé sa forme d'il y a quelques semaines. Il possède un bel équilibre, ne s'énerve pas et sait bien se contrôler.

Mais, d'une manière générale, c'est tous les Français qui seront dangereux. Ils vont, je le sais, attaquer sans cesse pour m'éprouver. Comment m'en sortirai-je ? J'avoue ne pas être tellement rassuré.

Si Bobet avait un bon état physique, j'aurais des raisons de m'inquiéter. Mais Louison est si courageux qu'il ne faut jurer de rien. Pourtant, je doute qu'il puisse être en état de faire un beau Tour et, pour moi, c'est une sérieuse menace qui s'estompe.

Les Belges ont accordé leur confiance à Impanis. C'est autour de son nom que se bâtissent les espoirs de son équipe. Il est de fait que, si Impanis avait un moral à la hauteur de ses qualités physiques, il serait redoutable. Je n'oublie pas que, chaque fois qu'il s'est mis dans la tête de faire partie d'une échappée, nous pouvons compter notre retard à l'arrivée tant il abat de travail en cours de route. Malheureusement pour lui, il ne possède pas la morphologie du grimpeur et il souffrira encore dans les cols. Si j'étais un supporter belge, j'aurais en fin de compte mis plus de confiance en Close, dont les moyens sont plus limités sans doute, mais qui a un moral solide.

Je m'attends à voir l'Espagnol Bernardo Ruiz fournir un très beau Tour et prendre place au tout premier rang. Ce garçon mène très bien sa barque et, s'il n'était pas handicapé par une inaptitude à rouler contre la montre, et par les moyens bien trop faibles de ses équipiers aussi, il serait, pour les favoris, une menace beaucoup plus sérieuse.

On m'a prêté le projet de me retirer de la compétition routière si j'avais la chance d'enlever le Tour 1953 et d'égaler ainsi le record du Belge Philippe Thys.

C'est vrai et je ne m'en cache pas. J'aspire au repos. Depuis quinze ans je suis sur les routes et j'ai fourni des efforts qui, s'ils ne m'ont pas amoindri, ont néanmoins quelque peu émoussé ma volonté.

J'ai l'impression qu'il m'en faudra beaucoup si je veux gagner le Tour 1953.

Quelle belle satisfaction pour moi de terminer ma carrière de routier sur un « triplé » dans la plus belle épreuve du monde !

(Recueilli par R. de L.)

Le passé salue le présent. Christophe, le « vieux Gaulois », celui qui, par malchance, ne gagna jamais le Tour de France, a ôté sa casquette pour serrer la main à Coppi.

A L'OCCASION DU TOUR DE FRANCE

But CLUB LE MIROIR DES SPORTS paraîtra deux fois par semaine

BISTRE — Tous les Lundis

VERT — Mercredi ou Jeudi

IL ALIGNERA AU DÉPART DU TOUR UNE GRANDE ÉQUIPE DE RÉDACTEURS ET DE PHOTOGRAPHES

Pour le texte : Gaston BÉNAC, Félix LÉVITAN (DIRECTEUR ADJOINT DU TOUR)
Max FAVALELLI, A. LEDUCQ (2 FOIS VAINQUEUR DE LA GRANDE BOUCLE), R. de LATOUR
Pour les photos : R. LETONDAL, R. COVO, A. PILON, R. ROBERT

5 VOITURES MOTOS, 1 AVION seront à la disposition de nos envoyés spéciaux

UN SPÉCIALISTE DE LA TÉLÉPHOTOGRAPHIE R. HÉRY SERA PRÉSENT A CHAQUE ÉTAPE

NOTRE PREMIER NUMÉRO SUR LE TOUR PARAITRA LE LUNDI 6 JUILLET 1953

RETENEZ-LE DÈS A PRÉSENT CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX HABITUEL

HENRY OURS PARIS

PUBLICITE EXCLUSIVE
O.P.G., 46, rue de Lille, Paris (7e)
Tél. : LITtré 15-44.

LES FREINS SOVA

SÉCURITÉ — WEINMANN — EFFICACITÉ

ÉTABTS SOVA, THONON-LES-BAINS (H.-Savoie)

FAUSTO EST UN HOMME TERRIBLE !

AVEC LUI, IL NE FAUT PAS COMMETTRE D'ERREUR...

par Hugo KOBLET

IL ne faut pas vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué... Ce proverbe français a un équivalent dans mon pays, mais ce n'est pas pour mes compatriotes que j'en fais état.

En effet, si en Suisse on veut me voir remporter le Tour de France pour la seconde fois, on se garde bien d'une manière générale, de prétendre qu'il s'agit, là, d'une certitude. Peut-être est-ce pour ne pas attirer sur moi la malchance ?

Non. C'est surtout chez mes amis de France qu'on commet cette erreur de jugement qui consiste à s'imaginer que, en aucune façon, je ne puis perdre le Tour 53.

Que de fois m'a-t-on dit en me demandant un autographe :

— Alors Hugo, vous allez gagner, hein ? Comme en 1951...

Et lorsque j'émets des doutes on me regarde avec un petit sourire entendu comme si j'étais un cachottier ou un faux modeste.

— Tout de même, Hugo, si vous faites tout ce qu'il faut pour cela, vous ne pouvez pas perdre ?...

Comme ce serait facile si c'était vrai...

JE NE LAISSERAI RIEN AU HASARD

Je vais m'aligner dans le Tour avec le désir de donner satisfaction à tous ceux qui me font l'honneur de me croire invulnérable. Je calculerai ma course de façon à ne pas m'en remettre au hasard et il est bien certain que, par exemple, je ne fournirai pas autant d'efforts audacieux qu'il m'est arrivé de le faire il y a deux ans. Je me souviens que, dès les premières étapes, certains de mes concurrents disaient de moi que je ne pouvais absolument pas tenir jusqu'au bout si je m'amusais à donner la « chasse » à tout le monde et partir le nez au vent sans raisons bien définies.

J'ai tenu et j'ai gagné somme toute assez facilement mais je suis persuadé que j'ai bénéficié, ainsi que cela arrive au moins une fois dans la vie d'un routier, de circonstances exceptionnelles et c'est bien ce qui m'effraie un peu.

Je peux dire que je n'ai jamais vraiment souffert, même dans la montagne. Mais connaîtrai-je jamais une aussi belle période de plénitude athlétique ?

Apparemment je suis en excellente santé et il ne me reste aucune séquelle de la maladie qui m'immobilisa au moment du Tour, l'an dernier. Lorsque je pédale et fournis des efforts je le fais avec la même satisfaction qu'il y a deux ans.

Tout au moins jusqu'à présent...

C'est au Tour de Romandie que j'ai pensé qu'il m'était possible de retrouver mon aisance. Il me fallait un succès comme celui-là pour me rendre la confiance qui me manquait encore. Et lorsque je me suis aligné au départ du Tour d'Italie, j'avais un moral de gagnant.

A quelques étapes de la fin, je crois bien que j'aurais joué une fortune sur mes chances.

Et pourtant...

C'est cette renversée de Fausto Coppi qui me rend désormais plus circonspect. Avec un tel homme, la peau de l'ours ne doit pas être vendue à l'avance.

COPPI SE CONNAIT MAGNIFIQUEMENT !

Mais cette défaite m'a fait du bien. Elle m'a montré qu'il y avait encore quelques faiblesses en moi et que je n'escaladais pas les grands cols tout à fait aussi bien que Fausto.

Il a, sur moi, l'avantage de se connaître magnifiquement et de ne jamais, de ce fait, commettre la moindre erreur. Ce n'est pas lui qui se serait laissé prendre par la fringale dans le troisième col alors que l'étape en comportait quatre. Il faut payer pour apprendre et cette leçon m'a couté cher.

Je peux très bien perdre le Tour de France de cette manière, même si je suis assez fort pour le gagner, ce qui n'est pas encore prouvé.

Dans le « Giro », me sentant particulièrement bien dans l'étape des quatre cols des Dolomites, je me suis cru capable de lui prendre sans dommage, près de trois minutes. Peut-être aurait-il pu me suivre ? Je n'en sais rien. Mais le résultat est là : il m'a rejoint et lâché; et tout ce que je pourrais trouver en fait d'explications ne peut rien y changer. Coppi est un homme terrible.

Parce qu'il me considère comme son principal adversaire et parce que je sais qu'il est l'homme à battre, nous risquerons gros l'un et l'autre dans le Tour.

Il ne faudra pas que nous commettions trop souvent l'erreur de nous surveiller étroitement et de laisser s'enfuir d'autres concurrents moins dangereux sur le papier mais qui peuvent en profiter pour se mettre hors de portée, par des échappées que nous aurions, Fausto et moi, par trop négligées.

Obligatoirement nous devrons, à certains moments, laisser au second plan la surveillance mutuelle qui fera automatiquement partie de notre tactique pour veiller à ne pas trop favoriser la course d'un troisième larron.

ATTENTION AUX ROUTIERS FRANÇAIS

D'une manière générale, c'est surtout des Français que je me méfierai. L'un d'eux est bien capable de tenir ce rôle. Je n'oublie tout de même pas que Raphaël Géminiani termina second derrière moi malgré le handicap de deux étapes contre la montre, ce qui n'était pas fait pour l'avantager puisque l'effort solitaire ne lui convient pas. Or, il n'y aura qu'une seule étape contre la montre cette année. Et l'avantage que je peux y prendre sur un homme comme Raphaël, par exemple, peut être largement compensé par une simple échappée que nous aurions négligée.

Je peux me tromper, mais j'imagine que Robic sera moins dangereux que certains autres Français comme Teisseire, par exemple. Robic n'est pas homme à attaquer souvent et il compte trop sur la montagne. Si je me sens aussi bien que dans le « Giro », ce n'est pas sur ce terrain-là qu'il pourra me prendre un temps appréciable. Quoi qu'il arrive, je m'attends à bagarrer sévèrement, furieusement, et cela ne me déplaît pas.

En 1951, je n'ai pas battu le vrai Coppi puisqu'il n'était, à la suite de son désarroi moral, que l'ombre de lui-même.

Si je prends sur lui ma revanche du « Giro » je m'estimerai comblé. Et s'il me bat, je serai encore et quand même un homme heureux. Car il n'y a pas de honte à se savoir inférieur à un homme qui n'a pas eu son équivalent dans l'histoire du cyclisme.

Hugo Koblet étanche sa soif. Il ne commettra plus l'erreur qui lui coûta le Tour d'Italie : grimper des cols sans se ravitailler. La leçon lui a profité et la déconvenue a été trop cruelle. Comme dans le Tour 1951, qu'il gagna avec une extrordinaire facilité, Koblet s'est spécialement préparé pour la Grande Boucle dans laquelle il entend prendre sa revanche en cumulant le maillot jaune et le maillot vert parements blancs du Grand Prix du Cinquantenaire. Succès qui ferait de lui le vainqueur absolu. Projet qu'il peut mener à bien.

La naissance du Tour de France

par Elie WERMELINGER, Commissaire général adjoint du Tour

1902 Le sport cycliste a douze ans et semble à son apogée. Sur piste, les vélodromes parisiens et concurrents du Parc des Princes et de Buffalo centralisent le mouvement sportif dans la capitale et affichent presque tous les dimanches : « Complet ». Sur le ciment du Parc des Princes s'affrontent les rois de la vitesse : Jacquelin, l'idole de la foule parisienne, Ellegaard, Walter Rutt, Lawson, à moins que ce ne soient les champions de demi-fond : Elkes, venu d'Amérique, Robl, Dickentmann, Bouhours, Tom Linton. Pour ne pas être en reste, Buffalo jette sur son anneau de bois du terrain vague de Neuilly : Meyers, Bourotte, le « roi du plancher », le nègre volant Major Taylor, Grogna et le petit prodige Michaël. Le Parc des Princes organise-t-il un Grand Prix de Boulogne, véritable championnat du monde de sprint, qui réunit, en plus des champions susnommés, les Arend, Momo, Van den Born, Bixio, Schilling, Gascoyne, Kaeser, Seidl, Heller, Broka, Jaap Eden, Deleu, Gentel, Doerflinger, Domain, Didier, Nauts, Eros, J.-B. Louvet, Jue, Brecy, Popojeff, Andersen, etc., que Buffalo, cherchant sa voie d'un autre côté, après ses essais d'une course de six heures, répond par une course de 24 heures, avec Huret, Petit-Breton, Fischer. On voit aussi lutter derrière motocyclettes le roi de la route Lesna, le champion suisse Ryser. On assiste à la réapparition du grand Zimmerman, tandis que Contenet entraîné par Marius Thé couvre 75 km. 500 dans l'heure.

Sur route, c'est la 7e édition de Paris-Roubaix gagné par Lesna devant Wattelier; le terrible Marseille-Paris, encore gagné par Lesna devant l'infatigable Muller, l'homme des records Paris-Turin et Paris-Madrid, et par Pasquier, premier des routiers qui n'ont droit ni aux entraîneurs, ni aux soigneurs (on verra plus loin l'importance pour l'avenir de cette dernière victoire); la farouche empoignade de Garin et Lesna dans « Bordeaux-Paris 1902 »; Paris-Rennes, gagné par un ancien amateur qui fera parler de lui : Louis Trousselier.

MALAISE

Et pourtant le sport cycliste n'est pas bien portant : que ce soit sur piste ou sur route, il menace de mourir de ses excès. Sur piste, les deux vélodromes parisiens s'ingénient à élaborer des programmes qui leur permettront de triompher dans la lutte qu'ils ont engagée : le sport s'efface de plus en plus devant le spectacle. Pour aller plus vite, les coureurs s'abritent derrière de grands coupe-vent. Les vraies batailles sportives deviennent, comme l'affiche de Buffalo l'avoue, des rencontres mettant aux prises « des bolides humains qui font trembler ». Les réunions multipliées blasent le public par la vision de trop d'étoiles à la fois. Sur route, le climat n'est pas meilleur. Toutes les courses se disputent avec entraîneurs : automobiles, bicycles, bicyclettes à pétrole sont aux gages des coureurs, sont aux gages des grandes maisons. La mise sur pied de ces services d'entraînement nécessitent des sommes énormes pour l'époque et des fraudes s'y commettent sans cesse.

A l'*Auto-Vélo*, Henri Desgrange sent le danger et, aidé par ses collaborateurs Victor Goddet, Géo Lefèvre, Alphonse Steines, Aubrat, pour ne citer que les plus proches, cherche une formule propre à revitaliser le sport cycliste. Il n'aime guère le cyclisme sur piste, trop facilement porté aux excès. Il parle avec dédain des « pistes américaines » et qualifie Madison Square, où viennent de se courir les premiers Six-Jours, de « Palais des Supplices ». Par contre, il fait confiance à la route.

« *Les courses sur piste*, écrit-il, *sont à coup sûr un régal délicat, un met fin que tout le monde à ce titre peut complètement goûter. Mais les courses sur route, dans leur magnifique brutalité, parlent mieux à la foule, les résultats sont plus nets. L'homme qui s'en va d'une envolée superbe de Bordeaux à Paris fait quelque chose de net, de précis, sur un itinéraire que tout le monde connaît, dont ont peu évaluer les difficultés.* »

Là, pense-t-il, et là seulement, les coureurs peuvent lutter à armes égales, à condition que la lutte soit celle de l'homme contre l'homme, de l'athlète contre l'athlète, tête contre tête et jambes contre jambes, et à condition surtout que les entraîneurs soient définitivement bannis. Idée révolutionnaire pour l'époque, qui heurterait, si elle était appliquée brutalement, les puissantes maisons qui ne ménagent pas l'argent pour assurer à leurs champions de coûteux services d'entraînement et de ravitaillement. Il faut lancer la formule et la faire admettre graduellement par tous les intéressés. Marseille-Paris servira de banc d'essai. En effet, le règlement de cette course prévoyait que *seul l'entraînement par bicyclettes*, pour la catégorie des coureurs de vitesse, serait autorisé, à l'exclusion de tout autre mode d'entraînement, sous peine de disqualification et de mise hors de course. Pour la catégorie des touristes-routiers, il était dit qu'aucun coureur n'aurait le droit de « se faire précéder, suivre ou accompagner d'une voiture automobile, ou tricycle, ou bicyclette à pétrole, soit à ses gages, soit aux gages d'une maison, soit même à titre gracieux ». Trente-neuf coureurs de vitesse prirent le départ. Parmi eux, Lesna, Constant Huret, Auteurier, Jean Fischer, pour ne citer que les meilleurs. Soixante-quatre touristes-routiers les accompagnèrent. C'est un véritable « calvaire sportif ». Les coureurs doivent engager dès le départ la lutte contre le mistral pour la continuer ensuite contre la pluie et la tempête. La course est gagnée par Lucien Lesna, qui arrive avec quelque sept heures d'avance sur son suivant immédiat, Muller. Pasquier est premier des touristes-routiers, cette catégorie de concurrents *sans entraîneurs, sans soigneurs,* à onze heures du vainqueur. Peu importe : la démontration est faite; les courses sans entraîneurs sont viables !

NAISSANCE DU TOUR

Après le succès énorme remporté par Marseille-Paris, toute la France réclame une grande course. Toulouse, Montpellier, Béziers réclament une épreuve passant par la rive gauche du Rhône. Bordeaux se plaint d'être toujours départ et jamais arrivée. Nantes revendique également. Et c'est ainsi que Marseille-Paris engendra le Tour 1903.

Le 17 janvier 1903, le numéro 2 de l'*Auto* — c'était depuis le 16 le nouveau titre de l'*Auto-Vélo* — annonce dans le calendrier 1903 l'inscription d'« *une grande course cycliste sur route d'un intérêt tel que nous y reviendrons spécialement ces jours-ci* ».

Et pour la première fois, le mardi 19 janvier, apparaît, en gros titre à la une, le vocable « Tour de France », avec en sous-titre :

La plus grande épreuve cycliste du monde entier. — Une course d'un mois. — Paris-Lyon - Marseille - Toulouse - Bordeaux - Nantes - Paris. — 20.000 francs de prix. — Départ 1er juin. Arrivée le 5 juillet au Parc des Princes.

Déjà perce le bout de l'oreille puisqu'on annonçait aussi que la question *du mode d'entraînement* serait certainement la plus délicate à régler et que l'avis des constructeurs, en l'occurrence, serait précieux.

L'ACCUEIL

L'annonce de cette course gigantesque produit dans tout le monde sportif une émotion énorme , les ténors de la route sont pleins d'enthousiasme. G. Pasquier affirme que c'est « sa course », Muller dit la même chose,

(Suite page 12.)

Machines bizarres, maillots ou complets vestons, casquettes de ville, longs collants noirs, sacoches de guidon : ce départ d'un des premiers Tours fait sourire les coureurs actuels. Et pourtant, les hommes courageux qui s'alignaient dans ce qui fut toujours la plus grande course du monde avaient beaucoup de mérite.

LA NAISSANCE DU TOUR DE FRANCE (Suite de la page 11.)

ainsi qu'Aucouturier, Barbrel, Fischer, Barroy et d'autres peu connus qui accourent s'inscrire. La presse parisienne et provinciale lui réserve un excellent accueil. *Le Matin* écrit , « Le Tour de France est, je crois, appelé à être un succès et à faire honneur à ses organisateurs. » Pour *Le Figaro*, « cette grande épreuve est appelée à faire sensation par son énormité ». Tandis que *Le Soleil* ne dissimule pas son enthousiasme, *l'Echo de Paris* conclut qu'« il est certain que le Tour de France fera du bruit dans le Landernau vélocipédique ».

Bref, tous les journaux s'accordent pour dire que ce Tour de France est une épreuve « énorme », « grandiose », « monstre », « gigantesque ». Chaque courrier apporte à *l'Auto* des monceaux de lettres et télégrammes de félicitations. Parmi les premières, l'une d'elles retiendra particulièrement l'attention des lecteurs de *But et Club-Le Miroir des Sports*, celle qu'écrivit le 20 janvier 1903 un jeune journaliste de Castelsarrazin qui, manifestant sa satisfaction, se mettait corps et âme à la disposition d'Henri Desgrange pour l'organisation de la course, offrant de s'occuper « de tout ce qui sera utile concernant Castelsarrazin et les environs ». Elle était signée Gaston Bénac.

L'itinéraire fait l'objet de discussions passionnées et de lettres larmoyantes. Perpignan affirme qu'il n'est pas loin de la route projetée, Albi, Cahors et Auch, avec une touchante unanimité, prétendent que le Tour de France ne peut pas ne pas passer par là, cependant que, de Bordeaux à Nantes, Cognac et Niort à gauche et Limoges à droite se disputent l'honneur de recevoir les coureurs.

Enfin, de Nantes à Paris, Tours, Blois, Orléans revendiquent une partie du parcours, car il leur faut leur course annuelle, tandis qu'Angers, Le Mans et Chartres exposent qu'elles furent toujours déshéritées à ce point de vue.

Henri Desgrange, constatant qu'il est impossible de contenter tout le monde et son père, répond à toutes ces demandes en fixant à tout jamais la politique du Tour quant aux tracés présents... et futurs.

« Heureusement, il se trouve encore partout du bon sens et de la logique, écrit-il, *et nous pouvons compter que les itinéraires que nous adopterons seront acceptés comme les meilleurs et les plus rationnels. Il va sans dire que, de notre côté, nous ferons tout notre possible, non pas pour satisfaire tout le monde, il n'y a pas moyen, mais pour faire traverser à l'épreuve le plus grand nombre de villes, c'est-à-dire propager le plus possible l'idée sportive en même temps que pour montrer, partout où faire se pourra, les rois de la route aux prises. »*

LE RÈGLEMENT

Desgrange, sous son pseudonyme de Saint-Vallier, expose, dans *l'Auto* du 14 février, les bases définitives de la course : celle-ci se fera sans entraîneurs, sauf la dernière étape Nantes-Paris. Ni suiveurs, ni soigneurs. Toutes dispositions seront prises pour éviter les fraudes. Il y aura six étapes : Paris-Lyon, du 31 mai au 1er juin, avec départ de Montgeron (le Préfet de Police, M. Lépine, interdisant les courses dans le département de la Seine); Lyon-Marseille — 5 et 6 juin; Marseille-Toulouse — 12 et 13 juin; Toulouse-Bordeaux — 20 et 21 juin; Bordeaux-Nantes — 27 et 28 juin; Nantes-Paris — 4 et 5 juillet. La course sera dotée de 20.000 francs (or) de prix comprenant des prix d'étapes allant pour les huit premiers de 1.500 à 50 francs et les prix du classement général, variant de 3.000 à 25 francs.

La *Vie au grand air* offrira un challenge au vainqueur, superbe bronze représentant « la Fée Electricité », tandis que la maison Plon-Nourrit et Cie, éditeur de la carte vélo-kilométrique Guillot, offre à chaque étape le huitième et dernier prix de 50 francs, soit pour le Tour entier une dotation totale de 300 francs.

Les coureurs sont invités à s'engager et peuvent le faire soit pour une ou plusieurs étapes, soit pour le Tour complet. Il leur en coûtera cinq francs par étape dans le premier cas et vingt francs dans le second.

Le règlement qui suit l'article de Saint-Vallier confirme les dispositions prises, en particulier dans l'article 7.

« Les voitures ou véhicules automobiles sont formellement prohibés. Il est bien expliqué que les organisateurs du Tour de France ne pouvant empêcher les véhicules automobiles de suivre la course, tout coureur convaincu d'avoir eu, le suivant, un véhicule quelconque à son service, contenant par exemple des vivres, des machines de rechange, des entraîneurs, sera mis hors course. »

La publication de ce texte vaut aux organisateurs une recrudescence de courrier et l'acceptation sans réserve de la formule par les constructeurs, les coureurs et le public.

MAIS...

Mais il y a aussi dans le règlement un article qui va freiner considérablement les enthousiasmes et, semble-t-il, donner à réfléchir aux concurrents éventuels. C'est l'article 26 qui dit que « tous les coureurs devront solder tous leurs frais en cours de route. L'*Auto* ne reconnaît aucune des dettes qu'ils pourraient contracter ».

Aussi, après une première fournée d'inscriptions parmi lesquelles celles de Maurice Garin, le glorieux vainqueur de Paris-Brest et retour, Pasquier, le gagnant des routiers de Marseille-Paris, Prévost, Poureaux, Barbrel, tous coureurs chevronnés, les engagements se font désirer, et cela malgré le rappel que bat chaque jour Geo Lefèvre dans les colonnes de *l'Auto*. C'est à un point tel que le 29 avril Henri Desgrange écrit sans pouvoir dissimuler son amertume : « *Il est à peine besoin de dire que, si nous devions prendre le parti de renoncer au Tour de France, les prix que nous avions affectés à cette épreuve seraient reportés par nous en subventions diverses au sport cycliste et particulièrement aux sociétés cyclistes de province. Voilà les coureurs prévenus : leur sort est donc entre leurs mains.* »

LA BOMBE DU 6 MAI

Henri Desgrange est trop lucide pour ne pas sentir où le bât blesse et, tandis qu'il morigène les uns et les autres, il a remis son ouvrage sur le métier, c'est-à-dire apporté au règlement des modifications salutaires. Le 6 mai, ces dernières sont rendues publiques :

— réduction du droit d'inscription de 20 francs à 10 francs;

— aux cinquante premiers, cinq francs par jour durant le temps de la course, soit 95 francs, minimum garanti sous réserve qu'ils n'auront pas gagné plus de 200 francs dans la course entière et n'auront accompli aucune des étapes à une allure inférieure à 20 kilomètres à l'heure.

Pour compenser cet effort financier, la durée du Tour est réduite. Prévue initialement, nous l'avons vu, du 31 mai au 5 juillet, elle est ramenée du 1er au 19 juillet.

Le Tour est sauvé. Les engagements affluent.

LES ENGAGÉS

Les engagés viennent de tous les horizons, montant des machines de tous genres. Aux coureurs déjà cités viennent s'ajouter Aucouturier, l'homme de la saison, vainqueur de Paris-Roubaix et de Bordeaux-Paris; Wattelier, Chapperon, un des routiers de Paris-Brest et retour, 2e de Paris-Roubaix; Georget, la révélation de Bordeaux-Paris 1903, Rodolphe Muller, 2e de Marseille-Paris; Barroy, ancien clown acrobate, qui a opté pour le cyclisme; Joseph Fischer, l'« éternel grimpeur »; des « second plan » de marque : Gauban, de Muret; Barbrel; Brange, de Belleville-sur-Saône; Pagie, de Tourcoing; Dorlin, de Moret; Payan, champion d'Alais; le champion de Vendée Pivin; Lesur, de Fontainebleau; Habets, qui débute comme professionnel; le Parisien Jay, 5e de Bordeaux-Paris; Guillermé, de Troyes, champion de l'Aube; Dupré, de Roanne; Ellihamorer, qui n'a que 19 ans, mais verra s'aligner à ses côtés Pernette, benjamin de la course, à 18 ans; Elie Monge, de Pierrelatte; Yvel, de Nice, champion du Littoral; Montier, de La Rochelle; des étrangers : les Belges Kerff, J. Sacces et Vermeulen; les Suisses Mercier, Jaeck, Charles Leiser, Pamateur et W. Mavorin; les Allemands Fischer, déjà nommé, et Bartleman; des inédits comme Lucien Pothier, de Sens; Dargassies, de Grisolles, qui n'a couru jusqu'alors que le brevet des 100 kilomètres; le Parisien Lecharpentier, qui, lui, n'a jamais disputé quelque épreuve que ce soit.

Il y aura, la veille du départ, 80 engagés.

Les marques représentées sont également très nombreuses depuis « La Française » et « Peugeot » jusqu'à « La Colombia », sans chaîne, à roue libre et pourvue de deux vitesses, en passant par les « Champeyrache », « Primo », « Liberator », « Herstal », « Brenabor », « N.S.V. », « Griffon », « B.S.A. », « Le Métais », montées sur pneus Diamant, Dunlop, Paris, Vital, Clincher, Soly, etc.

L'ORGANISATION

A *l'Auto*, Henri Desgrange — un Henri Desgrange inattendu, moustachu et barbu — fabrique de toutes pièces le colossal dossier du Tour. Il ne veut confier ce soin à personne : avant même d'être au monde, le Tour est déjà son enfant chéri. Un enfant que les sommités de l'U.V.F., MM. Léon Breton, Raoul d'Arnaud et Paul Rousseau, s'accordent à diagnostiquer mort-né...

...Cependant que l'Inspecteur Général du journal, Abran, jouant, comme il aime à le dire lui-même, « le Juif Errant de *l'Auto* », parcourt la France de ville en ville pour porter la bonne parole, installer les contrôles et mettre au point le plan de mobilisation générale des clubs cyclistes du parcours, chargés de fournir des délégués, surveillants et contrôleurs volants ou secrets. Et immédiatement va se créer autour de la Grande Boucle ce solide faisceau d'amitiés qui, durant cinquante ans, résistant à toutes les tourmentes, ira grandissant sans cesse. Il n'est pas de ville de France où Abran ne soit reçu avec enthousiasme : à Lyon, c'est Lassagne qui l'aide dans l'accomplissement de sa tâche; à Toulouse, c'est Edouard Pons; à Bordeaux, c'est Bardet; comme à Caen, les années suivantes, ce sera Machurey et, à Roubaix encore, Dahez. Pour rendre justice à ceux qui contribuèrent à faire du Tour de France la grande épreuve que l'on sait, il nous faudrait dresser un palmarès qui n'en finirait plus.

Et, tandis qu'Henri Desgrange, rue du Faubourg-Montmartre, se penche sur les cartes et qu'Abran joue les prophètes itinérants, un coureur, Rodolphe Muller — l'homme de grand fond, second de Marseille-Paris — part reconnaître l'itinéraire, ayant simplement, pour annoncer sa décision, ajouté en post-scriptum sur sa lettre d'engagement les quelques lignes suivantes :

« Je pars vendredi (3 juin) sur la grande route du Tour de France pour explorer les régions inconnues du parcours et refaire connaissance avec celles que j'ai déjà visitées. Je compte mettre une vingtaine de jours pour faire le truc (sic) *et c'est bien en forme que je m'alignerai au départ le 1er juillet. »*

Et, de fait, Rodolphe Muller effectuera le parcours dans le temps prévu, adressant à *l'Auto* d'amusantes notes de route, lesquelles, publiées dans le journal, vont constituer de véritables comptes rendus d'itinéraires.

« A partir de Melun, c'est la belle route à « grand alésage » jusqu'à Fontainebleau, où l'on arrive par une belle descente dépourvue de chiens *(sic)*... Si, de Roanne à l'Hôpital, il y a huit kilomètres de palier, on est ensuite obligé de grimper 20 kilomètres de côte entre 4 et 6 %. C'est écœurant pour un cycliste qui vient d'une traite de Briare (280 km.)... Je me suis arrêté dans cette vieille ville de Nîmes, très heureux de pouvoir admirer sous la lune les antiques arènes qui dorment leur sommeil de vieillesse abandonnée. Seules les hirondelles effleurent les gradins massifs, puis, au-dehors, tournent en cercle autour des réclames effrontées qui se pressent et profitent des regards adressés à la beauté des arènes... »

Rodolphe Muller, coureur consciencieux, avait aussi des lettres. Heureux précurseur, qui avait la possibilité de faire de la littérature dans ses relations de voyage !

DES CONTROLES MINUTIEUX

Sur le plan sport, l'organisation tout entière sera commandée par le principe directeur de l'épreuve : pas de suiveurs. Aussi, la surveillance de la course, voulue extraordinairement sévère, sera entièrement confiée par secteurs aux clubs cyclistes des villes situées sur le parcours. Solution facilitée par l'abondance de ces clubs à une époque où le sport cycliste connaît en province une grande vogue : Marseille, à elle seule, en comptait plus de quinze. Une lettre du responsable du contrôle de la Roche-sur-Yon illustre ce qu'on peut considérer encore aujourd'hui comme un chef-d'œuvre d'organisation :

« Au contrôle, seulement quelques officiels, présidents de sociétés, commissaires préposés à l'alimentation des coureurs, mécaniciens. Tous auront des brassards rouges.

« Les brassards bleus iront aux surveillants sur la route et aux pilotes en ville. Tous les possesseurs d'automobiles iront sur les points les plus éloignés; les cyclistes évolueront dans un rayon de 15 kilomètres avant et après la ville. Je me suis assuré pour la sortie des cyclistes ayant les trompes les plus sonores. Il faut faire peur aux curieux qu'il sera toujours difficile d'empêcher d'empiéter sur la route. »

Outre les contrôleurs ayant le brassard bleu, il y aura sur la route un égal nombre de contrôleurs absolument secrets qui seront munis d'une lettre de *l'Auto*.

Pour assurer et diriger la surveillance générale, on aura recours à des « motocyclettistes » sous la direction de Léon Collet, membre du Comité de Paris de l'U.S.F.S.A. et secrétaire général du S.C.U.F. C'est Léon Collet qui centralisera, après chaque étape, les rapports recueillis aux différents contrôles de route.

Les commissaires de course seront MM. Hesse, Gatoux et Levasseur et les chronométreurs-juges à l'arrivée, MM. Geo Lefèvre et F. Mercier (chronosports de la maison Leprise) (?)

Le système va fonctionner à merveille et, dès la première étape, Jean Fischer, pincé à Cosne par les contrôleurs de l'Equipe Nord en flagrant délit d'entraînement derrière une automobile et de tirage, sera mis hors course.

MAURICE GARIN, FAVORI

Le 29 juin, tout est paré pour le départ, si ce n'est Geo Lefèvre qui, Chaix et cartes en mains, sue sang et eau à échafauder les savants itinéraires, moitié en chemin de fer, moitié à bicyclette, qui devront lui permettre d'assister au départ, de faire quelques contrôles sur la route et d'être à la ville-étape pour juger l'arrivée.

Les cotes circulent, qui donnent :

Egalité : Maurice Garin;
2/1 : Joseph Fischer;
4/1 : Aucouturier;
6/1 : Rodolphe Muller;
10/1 : Chaperon et Pasquier;
20/1 : Georget, J. Fischer, Kerff;
25/1 : Wattelier;
50/1 : Samson, Barroy, J. Sales;
100/1 : les autres.

Le Tour est bien né, et Geo Lefèvre, traduisant l'enthousiasme général, put écrire cet article prophétique :

« Et dites-vous que partout, dans les grands centres comme dans les bourgades et les villages, cette bataille de géants de la route est attendue avec une fiévreuse impatience; qu'une armée de contrôleurs, de surveillants; qu'une innombrable foule de spectateurs venus de vingt lieues à la ronde va tout à l'heure guetter l'horizon ou le tournant de la route; que, la nuit, des feux de joie illumineront les plaines et que les travailleurs des champs, pour une fois, ne gagneront pas leur lit; représentez-vous cette surexcitation générale sur tout cet anneau de route blanche qui enserre la France et dont Paris est le nœud et vous serez alors forcé de convenir que le Tour de France *est une grande chose qui nous dépasse et dont nous ne pouvons encore soupçonner les péripéties et les conséquences.* »

LE GRAND DÉPART

Le 1er juillet 1903, c'est le départ, devant l'auberge du « Réveil-Matin », située à l'intersection des routes de Melun et de Corbeil. Départ donné dans une atmosphère de fête foraine où les chanteurs ambulants exercent leur industrie tandis qu'on distribue aux coureurs brassards et numéros de cadres. Il y a une grande affluence péniblement maintenue par le garde champêtre de Montgeron et quelques gendarmes de Villeneuve-Saint-Georges. Il fait une chaleur insupportable, et les élégantes ouvrent leurs ombrelles tandis que les photographes des illustrés, « armés d'appareils les plus perfectionnés », opèrent à qui mieux, tels Simons de « La Vie au Grand Air », Beau et Schweitzer de la « Revue Sportive », etc.

Henri Desgrange est là, ayant à ses côtés Victor Goddet, administrateur de l'« Auto », Abran, Victor Laborde et Georges Berg de la rédaction du journal, et le commissaire général de l'U.V.F., René Boureau. La presse sportive et la grande presse sont largement représentées avec Marcel Violette, rédacteur en chef de la « Vie au Grand Air »; Wickelsen, du « Figaro »; Frantz Reichel, du « Monde Sportif »; Jean Lafitte, de l'« Echo de Paris »; Cousin, de la « Presse » et du « Vélo »; Tronçay, du « Matin »; Boursin, du « Journal », etc.

A 2 h. 50, soixante concurrents sur quatre-vingts engagés viennent se ranger sous les ordres du starter et, après un bref rappel du règlement, à 5 h. 16 exactement, Abran lâche le coup de pistolet du départ. Ils partent... Aucouturier, Jean Fischer, Trippier et Garin les emmenant à 35 à l'heure. Henri Desgrange les suit des yeux, ressassant en lui-même les termes élevés de l'article qu'il a écrit le matin même sous le titre « La Semence » :

« *Avec le geste large et puissant que Zola, dans « La Terre », donne à son laboureur, l'« Auto », journal d'idées et d'action, va lancer à travers la France, aujourd'hui, les inconscients et rudes semeurs d'énergie que sont les grands routiers professionnels.*

« *De Paris, ces hommes vont s'enfuir éperdument, inlassables, rencontrer sur leur route tous ces sommeils qu'il faut secouer, créant des vigueurs nouvelles; faire naître les ambitions d'être quelque chose, fût-ce par le muscle seulement, ce qui vaut mieux que de n'être rien du tout.* »

Quarante fois en cinquante ans, ils partiront de nouveau et seule la folie des hommes les empêchera de partir dix fois encore.

CEUX-LA AIMAIENT LEUR MÉTIER

Le 1er juillet prochain, avant-veille du départ de Strasbourg du Tour 1953, cinquante ans nous sépareront du départ du « Réveil-Matin », cinquante longues années, un demi-siècle avec tout son contingent d'heurs et de malheurs, et cependant rien n'est changé.

Certes, H. D. a disparu, mais il revit intensément avec la même foi, la même volonté, dans un Jacques Goddet qui lutte victorieusement pour conserver au lourd héritage qui lui est échu sa place de première épreuve sportive du monde. A l'équipe première, aux collaborateurs de la première heure ont succédé d'autres équipes, d'autres collaborateurs. Les hommes ont changé, l'œuvre d'Henri Desgrange est restée entière, presque telle qu'il l'avait conçue. La raison de cette continuité, mais n'est-elle pas tout entière incluse dans les quelques phrases suivantes qu'écrivit le père du Tour à l'issue de sa première expérience ?

« *Que ferons-nous en 1904 ? Qui le sait ? Le Tour de France sera-t-il, c'est probable, l'épreuve à succès tel qu'il nous fixe définitivement et que chaque année le voit revenir à peu près à la même date ? L'avenir nous le dira.*

« *La grandeur même de la tâche que nous avons entreprise ici est notre meilleure auxiliaire et notre plus grand encouragement. A vaincre sans péril...*

« *Et puis, nous sommes là en présence d'un de ces événements qui vont constituer une des grandes dates de notre histoire. Quelque progrès que nous fassions dans l'avenir, à quelque perfection que nous arrivions, nous ne voulons pas que l'on puisse jamais faire mieux.*

« *Alors, voulons que les générations sportives qui nous suivent puissent dire en regardant notre œuvre : « Ceux-là aimaient leur métier de sportifs qui ont osé entreprendre de semblables choses ! »*

LE TEMPS N'A PAS TERNI LEUR GLOIRE

Ce petit monsieur au regard malicieux, à la moustache « poivre et sel » frisottante, qui cache un sourire débonnaire, c'est le vainqueur du premier Tour de France cycliste : Maurice Garin. Comme il y a cinquante ans, Maurice Garin a conservé son enthousiasme pour l'épreuve qu'il marqua, tout au début, de sa personnalité. A présent, Maurice Garin est un octogénaire vigoureux qui dirige un grand garage à Lens. Il demeure l'image vivante de la gloire du Tour que conçut H. Desgrange.

Ces cinq sportmen du bon vieux temps furent des héros du Tour de France, acclamés, adulés par la foule. Voici, de g. à dr. : Van Houwaert, surnommé « ventre ouvert », F. Faber, J. Alavoine, G. Garrigou et L. Trousselier, dit « Trou-Trou ».

Une production de qualité

Gloria

10, chemin de Montbrillant LYON

FREINS ET GUIDONS
GUIDONS DOUBLE-FREINS
GUIDONS CYCLOMOTEURS
AVEC OU SANS ÉQUIPEMENT

Pour 1.000 f. il est à vous

et 7 versements de 2.000 frs
Commandez dès aujourd'hui
GARANTIE DE 5 ANS

LE D'ASSAS 1953 PERFECTIONNÉ

Magnifique appareil photographique, merveille de précision et de simplicité. Nouvelle présentation gris grainé très luxueuse. Format : 12 vues 6 x 6 sur pellicules 6 x 9. Il comporte : un objectif bleuté pour réussir totalement les images de contrastes - une table des profondeurs de champ permettant des réglages de précision exceptionnelle. Sa vitesse d'obturation va jusqu'au 1/200e de seconde d'ou INSTANTANES REMARQUABLES.

Un sac cuir véritable " TOUT PRÊT " d'une valeur de 3.000 Frs sera offert GRATUITEMENT aux lecteurs de ce journal passant commande IMMEDIATEMENT en joignant cette Annonce. C.18

DEMANDEZ NOTRE MAGNIFIQUE CATALOGUE ILLUSTRÉ
S. H. D., 106, rue Lafayette, Paris-10e

Vite, loin, sans effort... sur votre

DERNY

181, Av. du Gal MICHEL-BIZOT. PARIS. 12e

Allô ! Allô !

GONDOLO

le biscuit qu'il vous faut !
GONDOLO, le biscuit du sportif !

Super Dissolution

DISSOPLAST

POUR CHAMBRES A AIR

SUR VOTRE VÉLO OU CYCLOMOTEUR UTILISEZ

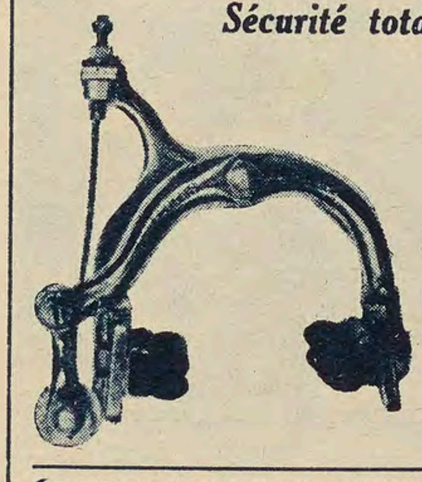
Brampton

104

LA CHAINE DE QUALITÉ SUPÉRIEURE

BEBOREX

Sécurité totale du champion



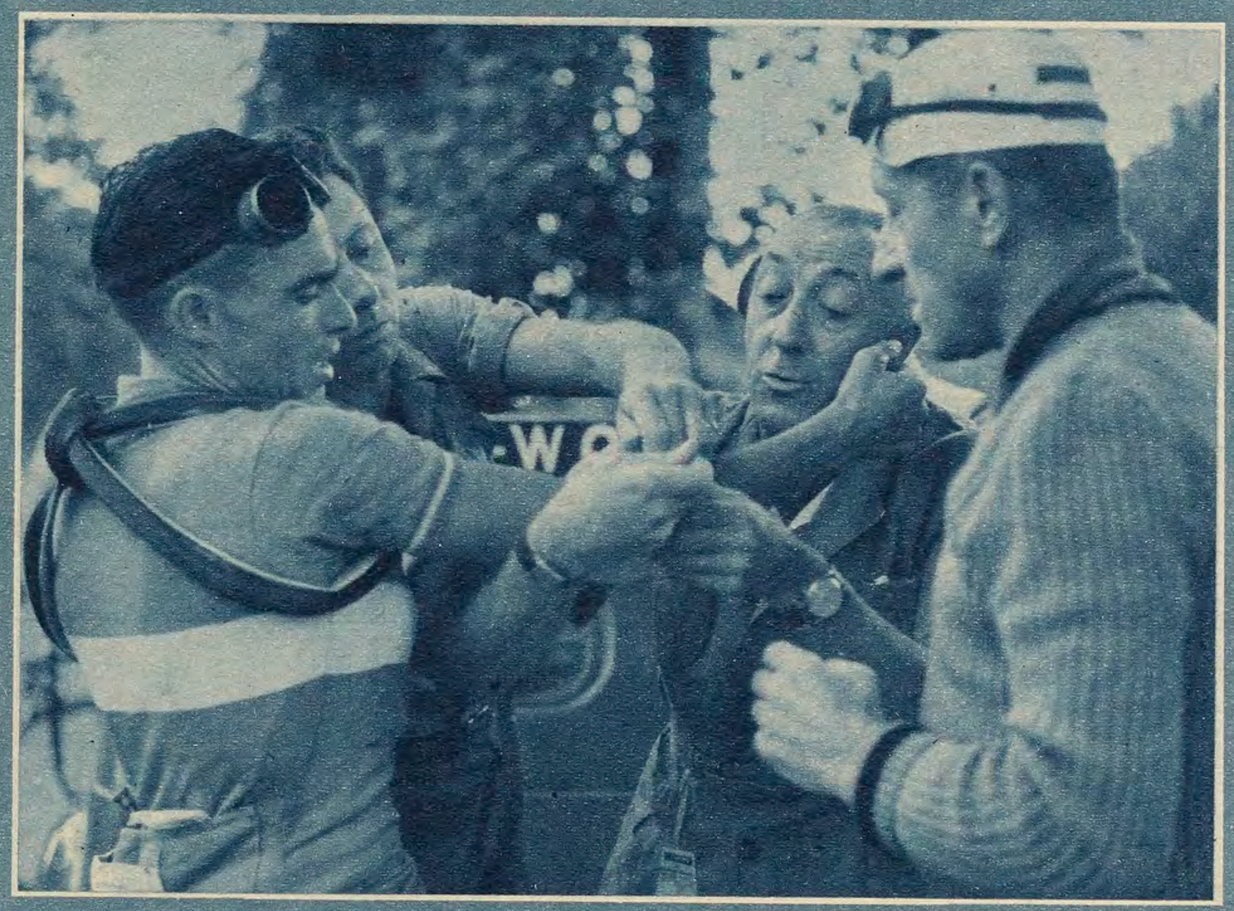
FREIN A BIELLETTE AMPLIFICATRICE
B. S. G. D. G.
★
CHAMPIONNATS DE FRANCE ET DU MONDE
DE CYCLOCROSS 1952 ET 1953
1er Rondeaux (TERROT)
PARIS-ROUBAIX
1er Derycke (ALCYON)
TOUR DU MAROC
1er Couvreur (TERROT)

ÉTABLTS BELEY & BOURQUIN, ÉTUPES (Doubs)

LE DOCTEUR BERTY PORTERA A NOUVEAU SECOURS

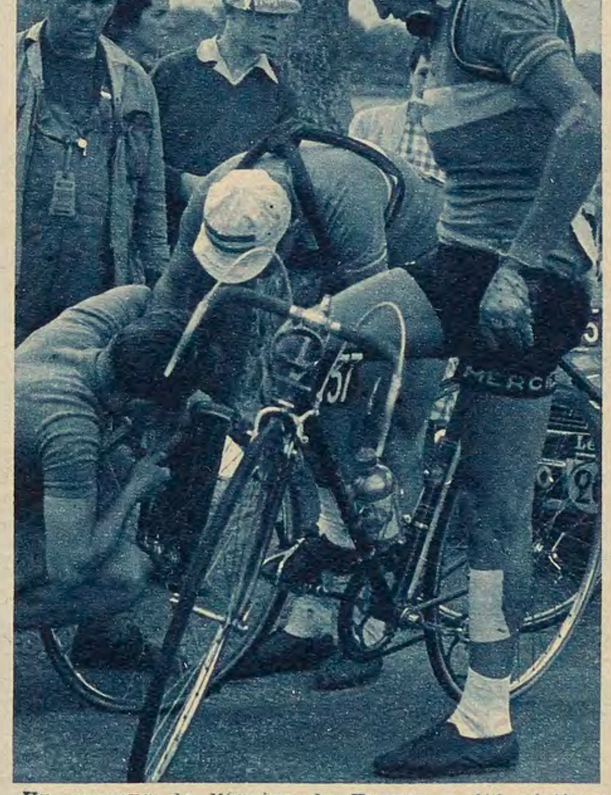
LE service de santé du Tour de France est assuré par le Docteur Berty. Plusieurs infirmières de la Croix-Rouge, charmantes et dévouées, l'assistent dans sa tâche, à bord de la voiture-ambulance, pourvue d'un lit et de tout le matériel sanitaire d'urgence. L'une de ces dames pilote la voiture, ayant à ses côtés le Docteur Berty, à qui rien n'échappe. Un coureur s'est-il arrêté sur la route, la jambe ou le bras sanguinolents, que déjà le médecin se penche sur lui, le réconforte, le rassure et juge immédiatement ce qu'il y a lieu d'entreprendre. La gravité, lorsqu'il y a présomption de fracture par exemple, nécessite l'évacuation du blessé vers l'hôpital régional le plus proche, qui radiographiera et interviendra chirurgicalement dans les plus courts délais si besoin est ; la banale contusion ou la simple érosion, sans danger pour la suite, seront « réparées », comme cela, sur le bord du chemin, à l'aide d'un pansement, d'une vigoureuse friction médicamentaire... ou d'une tape amicale.

Le Docteur Berty est l'un des personnages les plus précieux du Tour. Durant quatre semaines, il a la particularité, ce dont ne peuvent se vanter ses confrères, de donner ses consultations en plein air, au sommet du Tourmalet, dans la chaleur méridionale ou sous la douche de la pluvieuse Normandie. Son cabinet est monté sur quatre roues, franchit les cols, les descend à 70 à l'heure, comme les coureurs, et sa trousse est toujours prête à



Sur la route, le Tricolore Jean Dotto, blessé au coude, a eu besoin de soins urgents et le Docteur Berty (au centre) est intervenu immédiatement. Sous l'œil du directeur technique Marcel Bidot (à dr.), il lui fait un pansement hâtif.

LES MÉCANICIENS (CES OBSCURS DU TOUR) SERONT



Un coureur de l'équipe de France a été victime d'une crevaison et en un clin d'œil un mécanicien a bondi de la jeep pour apporter son aide. Nello Lauredi (à droite) attend son camarade accidenté.

Magni a crevé ! Un équipier a prestement sauté de machine pour lui donner sa roue et le mécanicien de l'équipe italienne s'affaire pour réparer le dommage causé. Il va changer le boyau défaillant.

AUX ROUTIERS VICTIMES DE CHUTES

fonctionner. Là où les champions passent, l'ambulance passe, elle aussi.

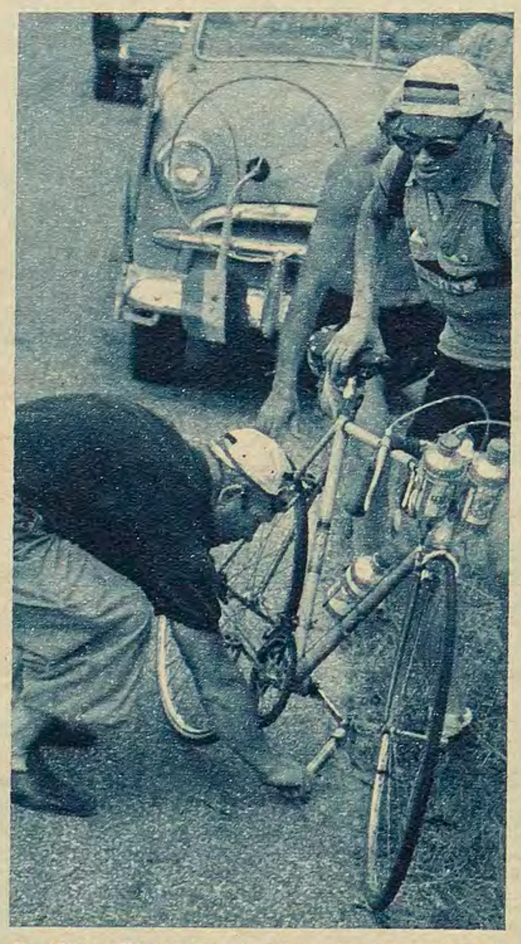
Le soir, à l'étape, le Docteur Berty fait ses visites « en ville ». Il se rend dans les chambres d'hôtel des éclopés, les examine à fond, prend leur tension, bavarde avec eux. Il est très probablement le plus renseigné sur l'état physique et moral des coureurs. Il a une sûreté de diagnostic qui peut lui faire dire, dans les conversations de salle à manger où sa compagnie est très recherchée, car il est, aussi, un fameux conteur d'histoires : « Demain, faites attention à X., je viens de l'examiner et il est très bien... » Ou bien encore : « Je ne serais pas surpris d'enregistrer, avant peu, l'abandon de Y., il est au bout de son rouleau... »

Certains champions, comme Robic en particulier, font rarement appel à ses services car ils se sentent en bonnes dispositions à tout moment. D'autres, par contre, réclament sa présence pour le moindre « bobo », plutôt deux fois qu'une.

Homme élégant, bon convive, courtois, le Docteur Berty s'exprime toujours avec calme et richesse de langage, même dans la discussion ardente, qu'il affectionne. Il est une des personnalités les plus attachantes du Tour de France.

Le Luxembourgeois Diederich a fait une chute et il souffre de la jambe. Le Docteur Berty (à dr.) l'examine afin de déceler la possibilité d'une fracture. Diederich, complètement rassuré, repartira.

TOUJOURS PRÊTS A DÉPANNER LES MALCHANCEUX



Le Belge Ward Van Ende a eu un accident mécanique. La file des voitures a stoppé et le mécano, clé en main, resserre une pédale. Son ouvrage doit être vite fait.

Le grand Lucien Teisseire, lui aussi, a connu la crevaison. Flegmatique, il tient son vélo, tandis que le mécano, accroupi,, regonfle le boyau qu'il vient de changer.

LE PARCOURS DÉTAILLÉ ET L'HORAIRE

PREMIÈRE ÉTAPE (187 km.)

STRASBOURG - METZ

Vendredi 3 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Place de l'Université. Signature et ravitaillement de 9 h. à 9 h. 55. Présentation des équipes de 10 heures à 10 h. 45. Départ du défilé à 10 h. 50. Itinéraire : pont de l'Université, avenue de la Liberté, place de la République, quai Jacques-Sturm, quai Finkmatt, quai Kléber, quai Saint-Jean, rue du Faubourg-National, boulevard de Nancy, rue de Kœnigs, route des Romains, route de Wasselone. Arrivée au lieu du départ réel à 11 h. 15. Dernier appel à 11 h. 20. Départ définitif à 11 h. 30.

L'itinéraire avec les horaires probables (37,4 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		BAS-RHIN		
139	0	**STRASBOURG**	11 30	11 30
199	12	Furdenheim	11 49	12 00
210	36	Saverne (cent. v.)C.V.	12 26	12 41
410	39	Col de Sav. (Otterst.)	12 32	12 47
		MOSELLE		
330	51	N. 61 - Vescheim	12 51	13 11
	53	Metting	12 55	13 15
		BAS-RHIN		
279	60	Drulingen	13 6	13 26
240	73	Sarre-Union (C. V.)	13 27	13 47
		MOSELLE		
270	82	Sarralbe (C. V.)	13 41	14 1
220	97	Sarreguemines	14 5	14 25
		SARRE		
191	114	Sarrebruck (C. R.)	14 32	14 57
		MOSELLE		
	122	Forbach (C. V.)	14 45	15 10
	125	N. 3 - Morsbach	14 50	15 15
	129	Merlebach (cent.)C.V.	14 56	15 21
212	131	Freyming (centr.)C.V.	14 59	15 24
230	142	Saint-Avold	15 16	15 46
	159	Fouligny	15 44	16 14
173	187	**METZ**	16 30	17 00

Arrivée sur le boulevard Poincaré, au bout d'une ligne droite de 400 mètres. Les temps sont pris à la ligne d'arrivée.

C. V. : contrôle volant. — **C. R.** : contrôle de ravitaillement.

DEUXIÈME ÉTAPE (227 km.)

METZ - LIÉGE

Samedi 4 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Place de la République. Signature et ravitaillement de 9 heures à 9 h. 45. Appel à 9 h. 50. Départ en groupe à 10 h. 5 par : avenue Ney, boulevard Poincaré, rue de la Garde, pont des Morts, rue du Pont-des-Morts, pont sur la Moselle, rue de Paris, pont sur le Port, rue des Alliés, route de Thionville. Départ lancé à 10 h. 15, devant le garage Lesca.

L'itinéraire avec les horaires probables (35,9 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		MOSELLE		
173	0	**METZ**	10 15	10 15
160	13	Hagondange	10 36	10 51
155	25	Thionville (C. V.)	10 57	11 17
262	44	Evrange	11 28	11 48
		LUXEMBOURG		
356	57	Luxembourg (C. V.)	11 49	12 9
	65	Heisdorf	12 3	12 23
278	82	N. 26-Colmar-Berg	12 31	12 56
198	85	Ettebruck	12 36	13 1
195	90	N. 7-Diekirch (C. V.)	12 44	13 9
477	102	N. 16-Hoscheid	13 4	13 29
519	116	Carrefour (Marnach)	13 28	13 53
535	134	N. 33-Schmiede	13 59	14 29
		BELGIQUE		
495	139	Cote 495 (S-O Beho)	14 7	14 37
350	149	N. 28-Salmchâteau	14 25	14 55
367	152	Vieilsalm (C. R.)	14 30	15 00
251	164	N. 23-Trois-Ponts	14 49	15 19
	183	Moulin-du-R. (M.G. 3)	15 25	15 55
560	187	Cote 560	15 33	16 8
260	194	Spa (C. V.)	15 43	16 18
	200	N. 32-Spixhe	15 52	16 27
289	217	N. 15-Beaufays	16 19	16 57
70	227	**LIÉGE** (y compris 1 km. 700 de circ.)	16 34	17 12

Arrivée sur le Circuit du quai des Ardennes. Longueur du circuit : 1 km. 700. Les temps sont pris à la ligne d'arrivée.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle de ravitaillement.

M. G. 3 : Comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de troisième catégorie.

TROISIÈME ÉTAPE (221 km.)

LIÉGE - LILLE

Dimanche 5 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Lycée Léonce-de-Waha. Signature et ravitaillement de 8 h. 45 à 9 h. 35. Départ en groupe à 9 h. 40 par : boulevard d'Avroy, boulevard de la Sauvinière, place de la République-Française, place Maréchal-Foch, place Saint-Lambert, rue de Bruxelles, rue Léon-Mignon, rue Séverin, rue Sainte-Marguerite, rue de Hesbaye, rue Walter-Jamaz, rue de l'Yser, fort de Loncin. Arrivée à 10 heures à l'entrée de l'autostrade. Dernier appel à 10 h. 5. Départ à 10 h. 15.

L'itinéraire avec les horaires probables (35 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		BELGIQUE		
70	0	**LIÉGE**(aut.Lonc.)N. 3	10 15	10 15
124	14	Oreye(car. N.3-N.40)	10 40	10 50
54	29	Saint-Trond	11 5	11 20
35	38	Orsmaal	11 20	11 35
45	47	Tirlemont	11 35	11 50
85	53	Roosbeck	11 46	12 6
	61	Lorbeeck-Loo	12 1	12 21
25	66	Louvain (C. V.)	12 9	12 29
30	72	N. 2 - Veltem-Beisem	12 19	12 39
40	78	Kortenberg	12 30	12 50
70	85	Woluwé-St-Etienne	12 42	13 2
16	92	Bruxelles (C. R.)	12 53	13 13
36	107	N. 7 - Halle	13 19	13 44
50	113	N. 8 - Saintes	13 30	13 55
	123	Marcq	13 48	14 13
55	134	Ghislenghien	14 6	14 31
32	142	Ath (C. V.)	14 19	14 44
47	155	Leuze	14 42	15 7
	157	N. 58 - Vieux-Leuze	14 46	15 11
60	161	Bury	14 53	15 18
30	165	Peruwelz (C. R.)	14 59	15 24
	167	N.48 - Bon-Sec. (fron	)r 15 3	15 28
		NORD		
22	172	Condé-sur-Escaut	15 11	15 36
	174	Fresne-sur-Escaut	15 15	15 45
25	178	N. 354 - Odomez	15 22	15 52
17	186	St-Amand-l.-Eaux C.V	15 36	16 6
	189	N. 355 - Lecelles	15 41	16 11
	204	Bachy	16 7	16 42
44	208	Bysoing	16 13	16 48
30	210	Bouvines	16 16	16 51
26	215	Asq	16 24	16 59
31	221	**LILLE** (circuit Foire)	16 33	17 8

Arrivée sur le circuit aménagé à l'intérieur de la Foire-Exposition. Circuit d'un développement de 565 mètres, dont 220 mètres pour la ligne droite d'arrivée. Les temps sont pris à la ligne d'arrivée.

C. V. : contrôle volant. — **C. R.** : contrôle de ravitaillement.

QUATRIÈME ÉTAPE (188 km.)

LILLE - DIEPPE

Lundi 6 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Place Général-de-Gaulle, devant Hall Roger-Salengro. Signature et ravitaillement de 9 h. 45 à 10 h. 35. Appel à 10 h. 40. Départ en groupe à 10 h. 50 par : rue Nationale, boulevard de la Liberté, boulevard J.-Lebas, rue d'Arras. Arrivée à 11 heures au lieu du départ définitif, avant le pont de Wattignies, en face le square. Dernier appel à 11 h. 5. Départ : 11 h. 15.

L'itinéraire avec les horaires probables (36 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		NORD		
31	0	**LILLE**	11 15	11 15
	4	Wattignies (L'Amit.)	11 22	11 30
30	8	Seclin	11 28	11 40
		PAS-DE-CALAIS		
30	16	Carvin	11 41	12 6
40	28	Lens (C. V.)	12 1	12 16
60	32	Liévin (C. V.)	12 8	12 23
60	47	Arras (C. V.)	12 33	12 48
	66	L'Arbret	13 5	13 25
160	75	Pommera	13 20	13 40
		SOMME		
63	82	Doullens (C. V.)	13 32	13 52
157	93	Fienvillers	13 51	14 11
145	101	Beaumetz	14 4	14 29
150	104	Longvillers	14 9	14 34
	106	Cramont	14 13	14 38
	109	Coulonvillers	14 18	14 43
	112	Neuville	14 23	14 48
6	123	Abbeville (C. R.)	14 42	15 7
	126	Rouvray	14 47	15 12
	128	Cambon	14 51	15 16
	139	Valines	15 10	15 40
	143	Fressenville (C. V.)	15 17	15 47
90	146	Woincourt	15 22	15 52
		SEINE-INFÉR.		
17	155	Eu (C. V.)	15 37	16 7
17	164	Criel	15 50	16 20
80	167	Tocqueville-sur-Eu	15 35	16 25
102	170	Biville-sur-Mer	16 00	16 30
	173	St-Martin-en-Camp	16 5	16 35
42	184	Neuville-les-Dieppe	16 22	16 52
10	188	**DIEPPE**	16 28	17 00

Arrivée sur le circuit de l'Esplanade de la Mer, circuit de 2 km. 400, avec ligne droite terminale de 700 mètres. Les temps sont pris à la ligne d'arrivée.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle de ravitaillement.

LE DESSINATEUR PAUL ORDNER A RECONSTITUÉ (POUR VO

UR VOUS) CE DÉFILÉ (IMPRESSIONNANT) DU TOUR DE FRANCE

Une vision unique offerte tous les ans à plus de quinze millions de français

UN bruit pareil à celui qui annonce les grandes migrations passe sur la campagne inondée de soleil. Confus, d'abord, le bruit se précise. Les moteurs ronflent, les micros grésillent. Alignés sur le bord de la route, contenus avec peine par les gendarmes, les spectateurs s'agitent, tendent le cou, l'oreille. Un cri a jailli : « Les voilà ». Et il se répercute de place en place : « Les voilà... les voilà... les voilà... ». Le Tour de France va passer, chacun s'apprête à lui rendre hommage, oubliant les longues minutes d'attente trompées par les fausses alertes. On distingue quelque chose, là-bas, tout au bout du chemin : ce sont des véhicules qui soulèvent un nuage de poussière. Le Tour est là, dans toute sa splendeur, faisant battre les cœurs, déchaînant les passions, déversant l'enthousiasme, traînant avec lui un peu de gloire et on le contemple avec envie. C'est un souffle irrésistible, plus rien ne compte.

Qui que vous soyez, sportif acharné, rêveur surpris par ce torrent qui déferle, vieillard, écolier, couvreur perché sur son toit, cultivateur penché sur sa besogne terrienne, vous voilà pris par ce spectacle grandiose. Le travail est renvoyé à plus tard car le Tour accapare tout.

Voici, en premier lieu, les agents motocyclistes de la Police d'Etat, bottés, casqués, le sifflet entre les dents. C'est l'avant-garde officielle qui a pour tâche d'ouvrir la route à la caravane publicitaire. Ces acrobates de la moto, au nombre de trente environ pour le service de l'organisation, sont répartis par groupes. En tête, ils sont une dizaine (1). Viennent ensuite, les voitures des firmes commerciales. C'est une longue procession de quatre-vingts camions équipés selon les derniers perfectionnements de la technique française (2). Les prospectus tournoient dans l'air, les slogans crépitent, s'entrecroisent dans un infernal tintamarre qui secoue la paisible localité. L'ambiance est créée, mais les panneaux géants aux images bien connues s'en vont, suivis par la 4 CV décapotable du Commissaire Général Commercial, Robert Letorey (3), responsable de cette première tranche de la caravane pittoresque.

Ce lent défilé a mis le spectateur en émoi mais il lui faut encore patienter une heure et demie au moins avant d'être repris par la fièvre du Tour. Cet énorme « trou » (4) est nécessaire. En effet, les lourds véhicules, dont certains pèsent 15 tonnes, ne doivent pas encombrer la route au passage des coureurs et cette mesure de précaution s'impose. Place au sport, donc et voici que cela recommence à bouger, au loin... Cette fois, on va « les » voir, eux, les géants de la route dont on entend chanter chaque jour les exploits. Une nouvelle vague d'agents motocyclistes (5) les précède d'une centaine de mètres, puis, ce sont les voitures de presse qui font la course à l'avant (6) pour rendre compte des efforts des hommes de tête. Ces voitures sont renseignées par un ardoisier (7), conduit par un motard de presse, qui enregistre les écarts entre les divers groupes et inscrit le numéro des dossards affectés aux coureurs échappés sur son ardoise. Les voitures de presse, autorisées à se poster à l'avant, prennent fin (8), devant la voiture de notre rédacteur en chef Félix Lévitan, directeur-adjoint du Tour, qui brandit son drapeau rouge pour interdire aux suiveurs officiels de se mêler à la course et d'en fausser, malgré eux, le résultat. Derrière la voiture de Félix Lévitan évoluent les motards transportant les photographes (9) qui opèrent et fixent les champions au milieu du plus sensationnel décor naturel. Cinquante, cent mètres tout au plus... ce sont les coureurs, enfin (10). Maillots aux couleurs éclatantes... l'homme vêtu de jaune est là, on l'applaudit, on crie, on reconnaît une silhouette au passage, un numéro, on cherche... et tout a disparu. La voiture du directeur de la course, Jacques Goddet colle au peloton (11), suivie par les jeeps des directeurs techniques (12), garnies de roues, de cadres de rechange, qui roulent sur le côté droit de la route pour ne pas gêner le déroulement de l'épreuve. Le côté gauche est réservé aux motards de presse ayant, comme passager, un photographe ou un téléphoniste (13). Encore un motard et un ardoisier (14) dont la mission est de renseigner les voitures de presse (15) qui suivent le peloton et occupent le côté gauche de la route. Sur le côté droit, se tient l'ambulance du Dr Berty prêt à intervenir en cas d'accident (16) et à évacuer vers l'hôpital le plus proche tout coureur dont l'état réclame des soins urgents. Mais voici une étrange camionnette qui ferme la marche et qui porte un balai comme emblème. C'est la voiture qui recueille ceux qui abandonnent. On peut apercevoir quelques coureurs malchanceux à son bord (17). Celà annonce la fin de la caravane. On croit le défilé terminé, les gens commencent à rebrousser chemin, commentant les événements, se fiant à une impression fugace, quand d'impérieux coups de sifflets réclament le passage. Ce sont encore des agents de la Police d'Etat aux motos vrombissantes (18) qui forment un barrage entre la course proprement dite et les suiveurs non accrédités qui cherchent « à voir de plus près ».

Voilà ce que le spectateur regarde, médusé, transporté. Soixante-dix voitures de presse, des motos, 300 journalistes de tous pays. Une armée en campagne, un camp volant : le Tour de France.

Victor Breyer : Voici Henri Desgrange, créateur du Tour

C'ÉTAIT UN GRAND BATISSEUR, UN GRAND MENEUR D'HOMMES

IL me faut reconnaître avoir éprouvé quelque surprise, lorsque mon confrère et ami Félix Levitan me proposa de collaborer à ce numéro spécialement consacré au Tour de France cycliste par le moyen d'un article consacré au fondateur de la fameuse épreuve. Non que je ne m'estime pas qualifié pour parler d'un homme qu'un presque demi-siècle de co-existence sportive me permit de connaître à fond, mais parce que les hasards de la vie (beaucoup plus que nos volontés) nous opposèrent, de longues années durant. Conséquence toute naturelle, je craignais de ne pouvoir user envers la mémoire du disparu de la sereine impartialité qu'imposaient les circonstances.

Evoquant ici le souvenir de Henri Desgrange, remarquez que j'emploie le terme : adversaire, et non celui d'ennemi. Il faut voir là plus qu'une nuance, qui situe l'état d'âme dans lequel j'entreprends la tâche envisagée. Car, j'y insiste tout particulièrement, Desgrange, quoi qu'en puissent penser quelques esprits superficiels, fut uniquement pour moi un concurrent, d'ailleurs redoutable. Pour en fournir la preuve, j'affirme qu'au cours de heurts parfois assez rudes, nos relations restèrent constamment empreintes de la considération symbolisée par le geste courtois de la poignée de mains.

ADVERSAIRE DE ZIMMERMAN !

Qu'on excuse ce préambule de caractère personnel, mais que la nature délicate du thème rendait nécessaire. Sans plus tarder, j'entre dans le vif du sujet.

Il me parait superflu de présenter Henri Desgrange à des sportifs dont la plupart le connurent ou suivirent, fût-ce par la pensée, les phases d'une carrière extrêmement fournie. En ce qui me concerne, je le rencontrai pour la première fois en 1892, voilà plus de soixante ans. Il remplissait alors les fonctions de premier clerc chez un avoué dont l'étude se situait boulevard des Batignolles, c'est-à-dire qu'il se destinait à la basoche. Le sport vint modifier radicalement cette orientation. Ayant adhéré à l'Association Vélocipédique d'Amateurs, une des meilleures sociétés de l'époque, Desgrange consacrait tous ses loisirs au cyclisme, s'entraînant et courant régulièrement au premier vélodrome Buffalo (333 mètres ciment) de Neuilly.

C'est ainsi qu'il connut l'honneur de participer à une course ouverte que gagna l'incomparable Zimmerman lors de sa première campagne européenne, faite en 1892 comme amateur. Le futur directeur de « L'Auto » termina d'ailleurs à distance plus que respectable de l'invincible Américain. Car la vitesse pure n'était pas, tant s'en fallait, son point fort. Au contraire, il se distinguait par une énergie et une volonté de fer, que doublaient de réelles qualités d'endurance. C'est ainsi qu'ayant « tourné pro » au début de 1893, il établit à Buffalo, le 11 mai de la même année, le record de l'heure sans entraîneurs, inaugurant avec 35 km. 325, un tableau entre tous glorieux.

Peu après, Desgrange tâtait du journalisme, en publiant dans l'hebdomadaire « Bicyclette » une série de chroniques dont la virulente causticité attira sur lui l'attention des sportifs, et décida de son avenir. C'est ainsi que le comte Albert de Dion, grand précurseur de l'automobile et leader incontesté du nouveau mouvement le distingua. Ici, se place l'événement qu'il importe de relater avec quelques précisions, tant il influa sur la destinée du coureur-journaliste, et par voie de conséquence sur celle du sport français, alors en période de gestation.

« AUTO-VÉLO » CONTRE « VÉLO »

Depuis fin 1892 se publiait à Paris le « Vélo », premier quotidien spécialisé, fondé par le grand journaliste et vulgarisateur Pierre Giffard, assisté de Paul Rousseau, et auquel je collaborais.

Or, il advint qu'un grave différend issu — circonstance absurde — de divergences purement politiques, surgit entre Giffard et de Dion. Celui-ci, sévèrement blâmé par celui-là pour la part prépondérante qu'il avait prise à la malencontreuse manifestation dirigée contre le président Loubet sur l'hippodrome d'Auteuil et qui valut au noble chauffeur un séjour en prison, jura de se venger. Pour y parvenir, il imagina d'atteindre son rival dans ses œuvres vives, en lui suscitant une concurrence d'autant plus redoutable que la plupart des sommités industrielles et commerciales de l'automobile appuyèrent leur leader. Ainsi naquit l' « Auto-Vélo », dont la direction fut confiée à Desgrange, lequel appela Victor Goddet, père du directeur actuel de « l'Equipe », à le seconder dans la partie administrative.

On imagine difficilement que deux tempéraments aussi dissemblables aient pu se conjuguer, et pourtant il en fut ainsi entre Desgrange, grand meneur d'hommes, d'une rudesse confinant parfois à la brutalité, et Goddet, parfait « businessman » au sourire appelant irrésistiblement la sympathie, de ce fait excellent raccommodeur des bris de vaisselle inhérents à toute entreprise d'envergure.

De ce fait, et dès sa mise à flot, le nouvel esquif, barré de main de maître, eut le vent en poupe, tandis que la nacelle verte commençait à donner de la bande. Le gain du procès qu'entamèrent ses pilotes pour interdire au concurrent d'inclure le mot « Vélo » dans son titre fut une victoire à la Pyrrhus. Devenu simplement « Auto », le journal jaune n'en poursuivit pas moins sa marche au succès, et moins de trois ans après le « vert » amenait son pavillon. Pour être complet, il me faut confesser que j'avais grandement erré dans cette affaire. Contacté un des premiers par Desgrange lors de la fondation de son journal, je déclinai ses offres. Mon excuse : loyauté envers Giffard, mon vieux maître ès journalisme.

NAISSANCE DU TOUR

Nous arrivons ainsi au Tour de France et aux circonstances qui virent naître l'épreuve à laquelle était réservé un si bel avenir.

C'est au début de 1903 que l'idée d'une course dont le titre seul constituait une trouvaille germa dans le cerveau de Desgrange. Elle fut sur le champ mise à exécution. Il s'agissait pourtant, que nul ne s'y trompe, d'un tour miniature, dont l'itinéraire, négligeant plusieurs régions importantes du pays, comportait tout juste six étapes totalisant à peine 2.500 kilomètres. Aussi bien, il n'apparaît pas que la tentative, bien que répétée l'année suivante, donna toute satisfaction à son auteur. On en trouve la preuve dans une constatation assez décourageé publiée sous sa signature au lendemain de la course de 1904 et ainsi conçue : « cette seconde édition, je le crains bien, aura été la dernière ».

Mais ce rude lutteur n'était pas homme à jeter facilement le manche après la cognée. Trois mois plus tard, il annonçait que le Tour de France 1905 aurait lieu. Et qui mieux est, revu et considérablement augmenté, de façon à mériter, cette fois, son appellation. De 6 étapes, il passait d'un coup à 11, ses 2.500 kilomètres devenant 3.000 tracés sur un itinéraire qui longeait presque constamment les frontières du pays.

JE DIRIGE LA COURSE

Vous me voyez confus d'être obligé de descendre à nouveau dans l'arène. Au début de 1905, rendu à la liberté journalistique par la disparition de mon pauvre vieux « Vélo », j'entrai à « l'Auto » en vertu d'un contrat passé avec Desgrange pour une durée de trois ans, avec tacite reconduction d'égale durée. Et l'une des premières missions à moi confiées fut de diriger la grande épreuve. J'avoue ne pas me souvenir des motifs qui appelèrent mon vieux camarade Géo Lefèvre à d'autres fonctions, mais les suppose excellents, car il avait donné toute satisfaction dans l'accomplissement de sa tâche.

Peu de gens savent qu'au cours des premières années, le « père du Tour » en contrôlait le déroulement de son bureau du faubourg Montmartre et ne paraissait pas sur la route. Ainsi fut fait en 1905, et encore, on va le voir, l'année suivante. Je jouissais donc d'une large liberté d'action et dois, à la vérité, de dire que le maître de la maison n'intervint auprès de moi que dans des circonstances véritablement exceptionnelles. Il s'en produisit d'ailleurs une, et de taille, en 1905, dès le lever de rideau de la grande pièce, qui faillit tourner à la catastrophe. Se souvient-on que des malandrins ayant semé des clous à profusion sur le parcours, 15 arrivées seulement furent enregistrées à Nancy, dont la moitié hors du délai-limite ? Appliquer rigoureusement le règlement, c'était décapiter la compétition à peine entamée. Le soir, je téléphonai à Desgrange, qui me donna pour instructions d'accepter au départ de la seconde étape tous les concurrents qui rejoindraient Nancy à temps, fût-ce par le train.

Cette première étape, entre toutes mouvementée, était revenue à Louis Trousselier qui, plus chançard ou plus débrouillard que ses partenaires, était passé au travers des obstacles. Il devait d'ailleurs finir le Tour en triomphateur, grâce surtout à l'abandon de René Pottier, victime d'une chute au cours de la seconde étape, non sans avoir réalisé une splendide ascension du Ballon d'Alsace, seul point culminant du parcours d'alors. Aussi bien, le « sombre René » devait un an plus tard, recevoir une belle fiche de consolation en s'attribuant la quatrième édition de la grande boucle.

Le lecteur, surtout s'il appartient aux jeunes générations, prendra sans doute quelque intérêt à l'exposé des conditions dans lesquelles se déroulèrent les premiers Tours de France. Il semble, en effet, impossible, pour qui ne les a pas, ou vécus, ou suivis de près, d'imaginer l'ampleur du contraste entre la modeste organisation du début et la gigantesque manifestation actuelle. On peut ainsi éprouver quelque étonnement en apprenant qu'en 1905, le journal organisateur déplaça pour la course très exactement trois personnes : son pittoresquement typique inspecteur-général Abran, chargé de prendre, en liaison avec les correspondants locaux, les dispositions relatives aux arrivées et départs dans les villes-étapes; un chef de vente qui recrutait des crieurs dans les localités importantes; enfin, votre serviteur, dont les multiples fonctions faisaient une façon de maître-Jacques, puisqu'elles comprenaient, outre les comptes rendus de la course, celle de starter, d'arbitre (il n'y avait aucun commissaire sportif sur le parcours), de juge à l'arrivée et de chronométreur. Il est vrai que ce dernier poste revêtait peu d'importance, les classements se faisant, non par temps, mais par points. Et puis, désireux de ne pas poser au martyr pour l'accomplissement d'une tâche en somme des plus agréables, je dois souligner que la formule de l'épreuve prévoyait une journée de repos complet après chacune des étapes. Par contre, elles étaient fort longues, témoin celle qui, de La Rochelle à Bayonne, imposait aux « géants » une randonnée de 482 kilomètres !

Du trio d'envoyés spéciaux énumérés plus haut, les deux premiers voyageaient par le train, le troisième seul effectuant le trajet en automobile. Car le matériel de la course comprenait une automobile. Vous avez bien lu : une... Loin de les admettre à escorter et aider leurs champions, le règlement interdisait aux firmes concurrentes de paraître sur le parcours, fût-ce aux étapes. D'autre part, il ne s'y trouvait aucune voiture de presse (hormis celle du journal organisateur) les organes du temps accordant tout juste au Tour de France les quelques lignes des brèves dépêches d'agence. Certes, des voitures des régions traversées se rencontraient aux points présumés cruciaux, mais il n'y avait nulle part encombrement, moins encore embouteillage.

Le conducteur de mon véhicule de 1905 était, non un professionnel, mais un sportsman bénévole qui, heureux de s'offrir des vacances intéressantes, avait mis sa voiture à notre disposition, contre simple remboursement de ses dépenses. Il s'agit de mon vieil ami, feu Albert Schrader, que les vétérans du cycle et de l'auto ont bien connu, et qui figura longtemps parmi les dirigeants uvéfistes. Sa voiture était une Renault 10 HP 4 cylindres.

CHARLES FAROUX BOUCLE LA BOUCLE

On doit supposer que le « Père du Tour » avait apprécié la nature de mes services puisqu'en 1906, mission me fut à nouveau confiée de diriger la course. Il serait oiseux de refaire la description de la manifestation, sauf pour souligner que d'immenses progrès furent à signaler, spécialement en ce qui concerne l'intérêt manifesté par le public, profane aussi bien que sportif, pour l'événement qui mérita pleinement le qualificatif de grand. Partout, l'affluence augmenta dans des proportions considérables et de nombreuses automobiles, comprenant plusieurs voitures de presse, suivirent la course.

Cette fois, le véhicule officiel fut de caractère professionnel et mis à la disposition de « l'Auto » par la marque belge Pipe, ainsi qu'un de ses chauffeurs-mécaniciens, François, dit la France. A noter que l'arrangement fut l'œuvre d'un homme dont beaucoup seront surpris de rencontrer le nom dans ce récit : Charles Faroux.

Celui qui devait devenir une sorte de Grand-prêtre de l'automobile profita pour m'accompagner des loisirs que lui laissait une profession qui ne l'avait pas encore totalement accaparé. Cette intrusion s'expliquait d'ailleurs par un amour invétéré du sport, cyclisme non exclu, et singulièrement de la locomotion mécanique. C'est ainsi qu'ensemble nous parcourûmes le long périple, lui presque constamment au volant,

moi à ses côtés, notre mécano sur la banquette arrière. A dire vrai, Faroux qui ne possédait pas encore de voiture, abusa quelque peu de la situation pour satisfaire sa passion de conducteur. Il m'eût été agréable de manier également le macaron, mais il ne m'en laissa que bien rarement l'occasion. Lorsque j'en exprimais le désir, mon équipier réfutait insidieusement celui-ci : « Sois raisonnable, comment pourras-tu prendre des notes pour ton compte rendu ? »

Ces amicales querelles mises à part, le voyage se révéla sans histoires, voire extrêmement intéressant, égayé qu'il fut par une série de plaisanteries dont le « père Abran » fut la principale victime. Ce qui ne nous empêcha pas, Faroux et moi, d'exercer conjointement les fonctions directoriales avec conscience, à telle enseigne que le Tour de cette année 1906 ne vit revenir à Paris que 14 des 75 concurrents rassemblés un mois auparavant sur la ligne de départ.

UN REVENEZ-Y

Peu après, Desgrange modifia sa politique de sédentarisme et prit l'habitude de diriger personnellement sa course sur la route même. Il devait y rester fidèle jusqu'au moment où la seconde guerre mondiale imposa au Tour sa seconde et sinistre coupure, c'est-à-dire quelques mois avant sa mort, survenue le 16 août 1940.

Cependant, je fus amené une fois encore, ou plus exactement une demi-fois, à diriger la grande épreuve, ceci en 1910. Parti avec la caravane, Desgrange se trouva en arrivant à Luchon, c'est-à-dire à mi-parcours, atteint d'une indisposition assez sérieuse pour nécessiter un retour immédiat dans la capitale, et me télégraphia de venir le remplacer. Ainsi, je dus reprendre mes anciennes fonctions la veille même de la première étape géante, celle des quatre cols pyrénéens, par quoi le Tour de France inaugura les parcours de haute montagne qui allaient assurer définitivement sa renommée. On se souviendra peut-être que, voilà un ou deux ans, j'ai fait dans ces mêmes colonnes le récit de la tragédie routière que fut le duel de Lapize et du régional Lafourcade, terminé par le dramatique effondrement de celui-ci et la pénible victoire de celui-là qui, se reprenant, devait arriver à Paris en triomphateur.

ET POUR CONCLURE.....

Là s'arrêtent mes souvenirs de la grande épreuve, du moins en ce qu'ils touchent à son créateur, car si j'ai bouclé la boucle encore une dizaine de fois, ce fut comme représentant d'un journal concurrent de l'organisation. Vers 1912 en effet, mon traité venu à expiration, je quittai « l'Auto », d'ailleurs amicalement, pour voler de mes propres ailes. A quarante ans de distance, j'avoue me demander parfois rétrospectivement si c'est ce que j'ai fait de mieux dans ma vie. Autre histoire, comme dirait Kipling, et qui sort évidemment du cadre de cet article !

En somme, je suis porté à craindre avoir jusqu'ici trop parlé de moi, et pas suffisamment du personnage central de mon récit. Ainsi, bien que la tâche paraisse assez délicate, il m'incombe de donner sur le fondateur du Tour de France, une loyale impression d'ensemble.

En dépit des circonstances qui, un quart de siècle durant, nous dressèrent l'un contre l'autre, nos rapports ne s'imprégnèrent jamais, je le répète, de réelle hostilité. Simplement, des conceptions divergentes nous plaçaient sur des côtés opposés de la barricade, et je n'aurai pas l'outrecuidance d'affirmer avoir eu constamment raison, et mon adversaire toujours tort. On a reproché à Desgrange une excessive commercialisation du sport, défl orant l'idéal qui animait les protagonistes de la façon de croisade qui marqua les temps dits héroïques. Le grief ne paraît pas dépourvu de fondement. Cependant, en présence du lent mais constant amenuisement des valeurs morales qui sape les diverses activités humaines sans épargner notre secteur, ne peut-on penser que le grand dirigeant de « l'Auto », réalisant la situation plus rapidement que les « pêcheurs de lune », se borna à enregistrer un état de fait et à en tirer les conséquences, autrement dit qu'il ne fut qu'une façon de prophète, en avance sur son époque ?

Quoi qu'il en fût, ce grand bâtisseur, servi par des dons indéniables d'intelligence et de compréhension a laissé un bagage où l'actif domine à coup sûr le passif. Impuissant à deviner ce que l'avenir réserve à cette pièce maîtresse de son œuvre qu'est le Tour de France, je considère néanmoins possible, à une échéance évidemment lointaine, un déclin résultant d'un choc en retour qui en ferait la victime même de son succès. Anticipation dont le caractère hasardeux ne saurait m'empêcher de considérer l'entreprise issue du cerveau de Desgrange comme une sorte de monument du Sport.

C'est pourquoi l'homme dont la prescience et la tenace volonté permirent semblable réalisation, mérite une place parmi les grandes figures du sport français.

Victor BREYER.

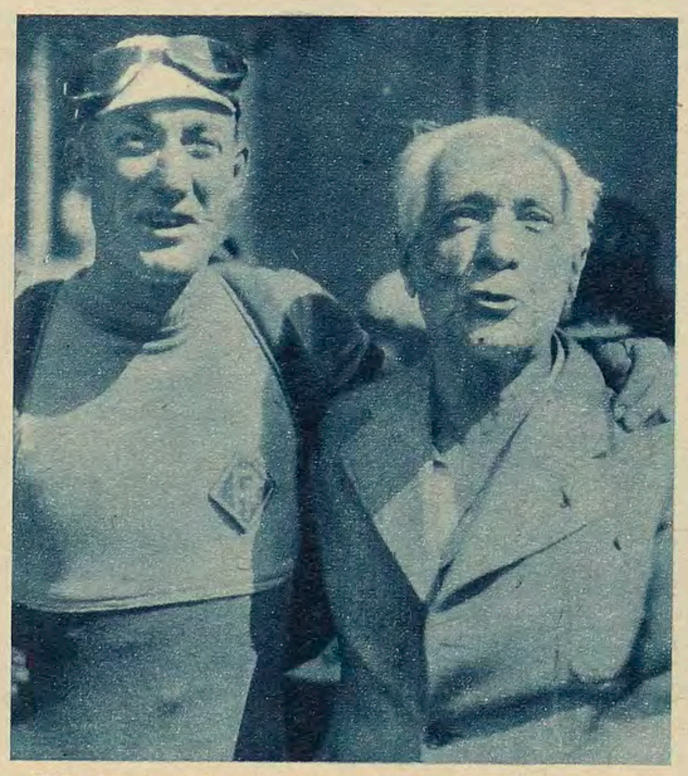
(Reproduction, même partielle, strictement interdite.)

HENRI DESGRANGE EN SPORTIF ET DANS L'EXERCICE DE SES FONCTIONS

Le geste vif, la jambe nerveuse, la parole brève, Henri Desgrange, le « Père du Tour », s'est arrêté au sommet d'un col pour discuter avec ses collaborateurs. Les vêtements, les torpédos sont d'un autre âge; le décor est le même.

A toutes les époques de sa vie, Henri Desgrange pratiqua le sport. Le voici, résolu, avant le départ d'un cross des Ancêtres. Il était un adepte de la culture physique.

Le cyclisme fut sa grande passion et Henri Desgrange, aux cheveux d'argent, ne manqua jamais de disputer le championnat des journalistes, par n'importe quel temps.



Tous les coureurs étaient ses amis, mais il vouait une très grande affection au joyeux « Dédé » Leducq, dont il aimait la verve et la bonne humeur. Desgrange sourit.

Les problèmes du Tour et ceux, plus particuliers, de l'équipe de France le préoccupaient. Ici, il prodigue ses conseils à Georges Speicher, alors champion du monde.

LE PARCOURS DÉTAILLÉ ET L'HORAIRE

CINQUIÈME ÉTAPE (200 km.)

DIEPPE-CAEN

Mardi 7 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Boulevard de Verdun (esplanade de la Mer), devant l'Ecole Desceliers. Signature et ravitaillement de 10 heures ; à 10 h. 40. Appel à 10 h. 45. Départ en groupe à 10 h. 57, par : boulevard de Verdun, rue de la Rade, quai Henri-IV, Grande-Rue, place des Martyrs, rue Gambetta. Départ lancé à 11 heures, au pied de la côte de Rouen.

L'itinéraire avec les horaires probables (36 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		SEINE-INFÉRIEURE		
10	0	**DIEPPE**	11 00	11 00
30	5	St-Aubin-s.-Scie	11 8	11 10
99	10	Cotteville	11 17	11 25
110	12	Bout-l'Abbé	11 20	11 30
120	14	Omonville	11 24	11 36
126	17	Belmesnil-sur-L.	11 29	11 44
132	23	Biville-la-Baignarde	11 40	11 55
165	28	Totes (C. V.)	11 48	12 3
168	31	Varneville	11 53	12 8
163	34	Butot	11 58	12 13
31	49	N.-D.-de-Bondeville	12 23	12 38
10	56	Rouen (C. V.)	12 34	12 54
128	67	Les Essarts	12 52	13 12
10	74	Elbeuf (C. V.)	13 4	13 24
		EURE		
150	85	Amfrev.-Bosc-Horel	13 22	13 42
130	92	Le Neubourg (C. V.)	13 34	13 54
90	105	Beaum.-Roger (C. V.)	13 56	14 21
85	111	Berquigny	14 6	14 31
110	121	Bernay (C. R.)	14 22	14 47
170	134	Thiverville	14 43	15 8
		CALVADOS		
46	151	Lisieux (C. V.)	15 12	15 42
169	158	La Boissière	15 24	15 54
	165	St-Laur.-M.(anc.rte)	15 35	16 5
8	168	Corbon-St-Jean	15 40	16 10
42	175	Croissanville	15 52	16 22
	180	Moult	16 00	16 30
	188	Cagny-Frénouville	16 13	16 43
10	200	**CAEN**	16 33	17 6

Arrivée sur le circuit du boulevard circulaire de la Prairie, dont les coureurs feront un tour complet (2.350 mètres), plus la ligne droite terminale (400 mètres). Les temps seront pris à la ligne d'arrivée.

C. V. : contrôle volant. — **C. R.** : contrôle de ravitaillement.

SIXIÈME ÉTAPE (206 km.)

CAEN-LE MANS

Mercredi 8 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Place de la Résistance. Signature et ravitaillement de 9 h. 45 à 10 h. 25. Appel à 10 h. 30. Départ en groupe à 10 h. 40 par : avenue du 6-Juin, quai de Juillet, pont de Vaucelles, rue de Vaucelles, rue de Falaise. Départ lancé à 10 h. 45.

L'itinéraire avec les horaires probables (36 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		CALVADOS		
10	0	**CAEN**	10 45	10 45
118	18	Grainville	11 15	11 30
158	23	Potigny	11 23	11 38
155	28	Saint-Pierre-Canivet	11 31	11 46
163	29	Aubigny	11 33	11 48
132	34	Falaise (C. V.)	11 38	11 53
		ORNE		
	44	Pierrefitte	11 57	12 17
	49	Occagnes	12 5	12 25
160	55	Argentan (C. V.)	12 15	12 35
188	78	Sées (C. V.)	12 53	13 13
135	99	Alençon (C. V.)	13 30	13 50
		SARTHE		
138	114	Neufchât.-en-Saosn.	13 55	14 20
128	124	Mamers (C. R.)	14 12	14 37
	129	St-Rémy-des-Monts	14 20	14 45
86	136	Champais.-St-Cosmes	14 32	14 57
108	148	Bonnétable (C. V.)	14 52	15 17
	150	Aulaines	14 55	15 20
	153	Prévelles	15 00	15 25
	158	Tuffé (C. V.)	15 8	15 33
106	161	Vouvray (D. 29)	15 13	15 38
	163	Le Pressoir (N. 23)	15 17	15 42
76	167	Connéré	15 24	15 54
61	177	St-Mars-la-Brière	15 41	16 11
	183	Carref. N. 23-N.157-D. 92	15 51	16 21
	187	Changé (D. 92)	15 58	16 28
42	195	Belle-Œuvre (Circ.)	16 11	16 41
45	206	**LE MANS**	16 28	16 58

Arrivée sur le Circuit automobile permanent de l'A. C. de l'Ouest. Les coureurs passeront une première fois devant les tribunes, puis reviendront sur la longue ligne droite d'arrivée, après avoir été faire une boucle. Au total, 11 kilomètres sur le Circuit. Les temps sont pris sur la ligne d'arrivée.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle de ravitaillement.

SEPTIÈME ÉTAPE (181 km.)

LE MANS-NANTES

Jeudi 9 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Place de la République, devant la Brasserie Gruber et l'A. C. O. Signature et ravitaillement de 10 h. 30 à 11 h. 10. Appel à 11 h. 15. Départ en groupe à 11 h. 25 par : rue des Minimes, avenue du Général-Leclerc, boulevard de la Gare, avenue Emile-Zola, avenue Jean-Jaurès, place Adrien-Tironneau, avenue Félix-Geneslay. Départ lancé à 11 h. 30, à hauteur d'Ouest-Essence.

L'itinéraire avec les horaires probables (36,2 km.-h.)

(Les voituresd e la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		SARTHE		
51	0	**LE MANS**	11 30	11 30
	7	Arnage	11 42	11 50
45	14	Guécelard	11 54	12 5
	26	La Fontaine-St-Martin	12 14	12 29
30	40	La Flèche (C. V.)	12 37	12 57
28	47	Bazouges-s.-le-Loir	12 48	13 8
		MAINE - ET-LOIRE		
34	53	Durtal (C. V.)	12 58	13 18
	68	Seiches (C. V.)	13 23	13 43
20	87	Angers (C. V.)	13 54	14 14
71	95	St-J.-Lign. (La Roche)	14 7	14 27
	113	Champtocé	14 28	15 3
39	118	Ingrandes (Riott.)C. R.	14 46	15 11
		LOIRE-INFÉR.		
	132	Anets	15 10	15 40
13	139	Ancenis (C. V.)	15 22	15 52
11	148	Oudon (C. V.)	15 37	16 7
	165	Le Chemin-Nantais	16 5	16 35
	172	Carrefour N. 23-N.178	16 16	16 46
8	181	**NANTES** (Vélodr.)	16 30	17 00

Arrivée sur la piste du Vélodrome, où les coureurs ont la distance (330 mètres) plus un tour (500 mètres) à couvrir. Les temps sont pris à l'entrée du vélodrome.

C. V. : contrôle volant. — **C. R.** : contrôle de ravitaillement.

HUITIÈME ÉTAPE (345 km.)

NANTES-BORDEAUX

Vendredi 10 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Place de la République. Signature et ravitaillement, de 4 heures à 4 h. 35. Appel à 4 h. 40. Départ en groupe à 4 h. 53 par : boulevard Victor-Hugo et rond-point des Martyrs-de-la-Résistance. Départ lancé à 5 heures, au carrefour rue Thiers et place Pierre-Sémard.

L'itinéraire avec les horaires probables (30 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		LOIRE-INFÉR.		
8	0	**NANTES**	5 00	5 00
33	17	Geneton	5 34	5 50
		VENDÉE		
76	41	Les Lucs-s.-Boulogne	6 22	6 42
74	62	La Roche-sur-Yon (C. V.)	7 4	7 34
51	77	La Mainborgère	7 34	8 14
13	94	Luçon (C. R.)	8 8	8 48
	104	Moreilles	8 28	9 8
	112	Aisne	9 4	9 34
		CHARENTE-MAR.		
7	122	Marans	9 4	9 54
	134	Carref. N. 137-N. 22	9 28	10 18
4	145	La Rochelle (C. V.)	9 50	10 40
	155	Carref. N. 137-G. C. 9	10 10	11 10
5	175	Rochefort (C. R.)	10 50	11 50
4	182	Tonnay	11 4	12 4
27	212	Saintes (C. V.)	12 4	13 14
20	232	Pons (C. V.)	12 46	14 6
40	251	Jonzac	13 22	14 52
113	271	Montend[illegible] (C. R.)	14 2	15 22
	276	Carrefour G. C. 45-G. C. 52	14 12	15 42
62	281	Bussac (C. V.)	14 22	15 52
66	287	Carref. G.C. 45-N. 10	14 34	16 14
		GIRONDE		
48	298	Cavignac	14 56	16 36
30	311	St-André-de-Cubzac	15 22	17 2
14	319	La Grave-d'Ambarès	15 38	17 18
	328	Les Quatre-Pavillons	15 56	17 36
5	345	**BORDEAUX** (vélod.)	16 30	18 15

Arrivée sur la piste du Stade-Vélodrome de Bordeaux-Lescure, où les coureurs, entrant au commencement de la ligne opposée, ont la distance (300 mètres) plus un tour (500 mètres) à couvrir. Les temps sont pris à l'entrée du vélodrome.

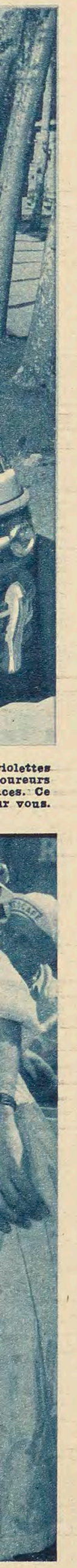
G. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle de ravitaillement.

LA CARAVANE

C'est maintenant presque une tradition de voir, chaque année, les voitures roses et violettes d'Aspro sillonner les routes de France avec la caravane du Tour. En aidant les coureurs à surmonter certains petits malaises, il leur permet de mieux défendre leurs chances. Ce qu'il fait pour les champions tout au long de l'épreuve, Aspro peut aussi le faire pour vous.

Jean Robic est homme de précaution et un des champions les mieux organisés du Tour de France. Avant chaque départ d'étape, le vainqueur du Tour 1947, premier Français l'année dernière, emplit sa musette à l'écusson Nescafé et veille à ce que rien ne manque. La fringale est l'ennemie... mais Robic ne la craint pas : la musette Nescafé est bien garnie.

E COMMERCIALE DÉFILÉ DEVANT VOUS...



diolettes
oureurs
ces. Ce
r vous.

our de
l'année
a frin-
garnie.

LA caravane du Tour ! Vivante, colorée, bruyante, elle fait partie de la course au même titre que les jeeps des directeurs sportifs, les voitures des reporters, les photographes tordus sur une moto roulant à cent à l'heure pour prendre plus commodément un cliché.

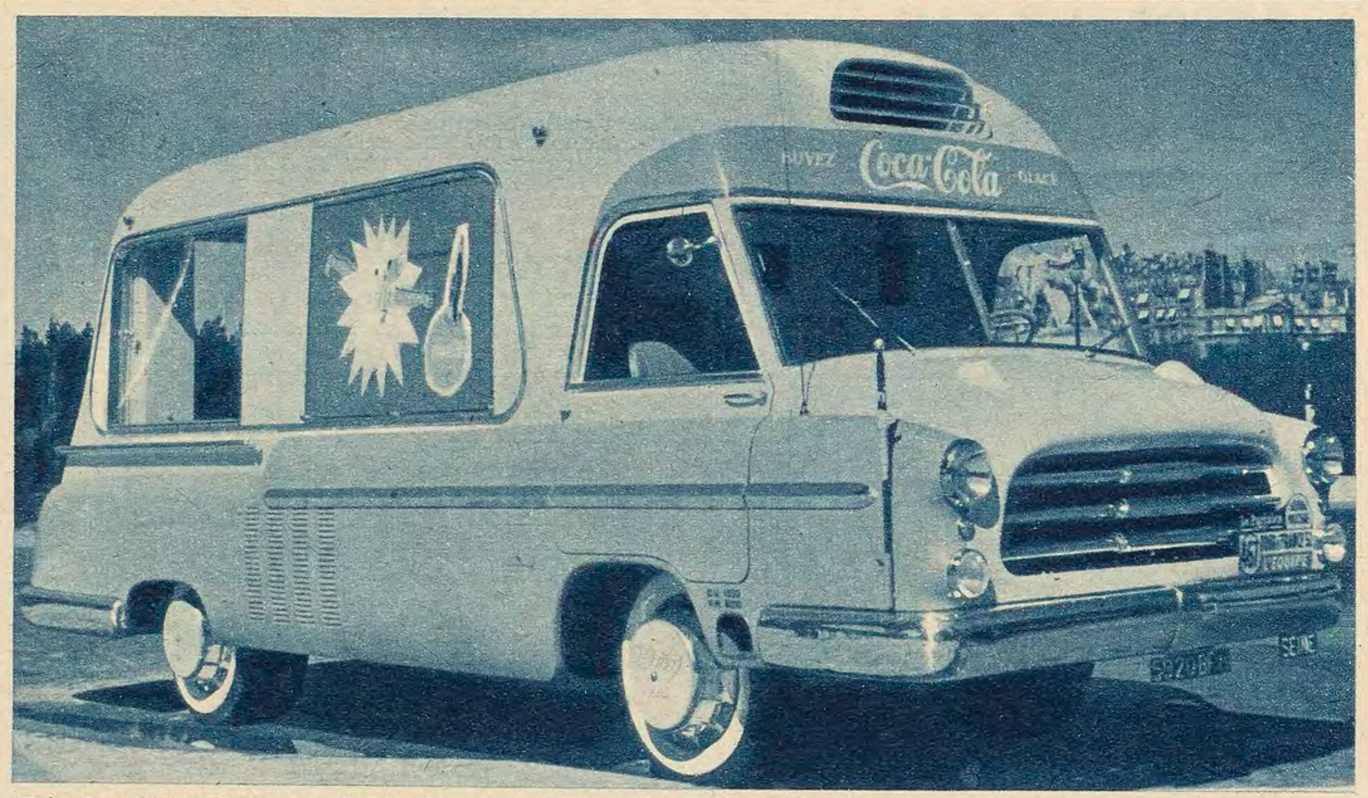
Précédant la course, l'annonçant de tous ses hauts-parleurs diffusant l'avance de Coppi dans une étape contre la montre en même temps que ses slogans publicitaires, elle contribue à animer cette extraordinaire fresque qu'est le Tour de France de ses rutilances et de ses flonflons.

C'est que le Tour de France n'est pas seulement — et d'abord — une épreuve sportive; il est aussi une manifestation qui, par son ampleur, contribue pour une large part au développement économique de la nation.

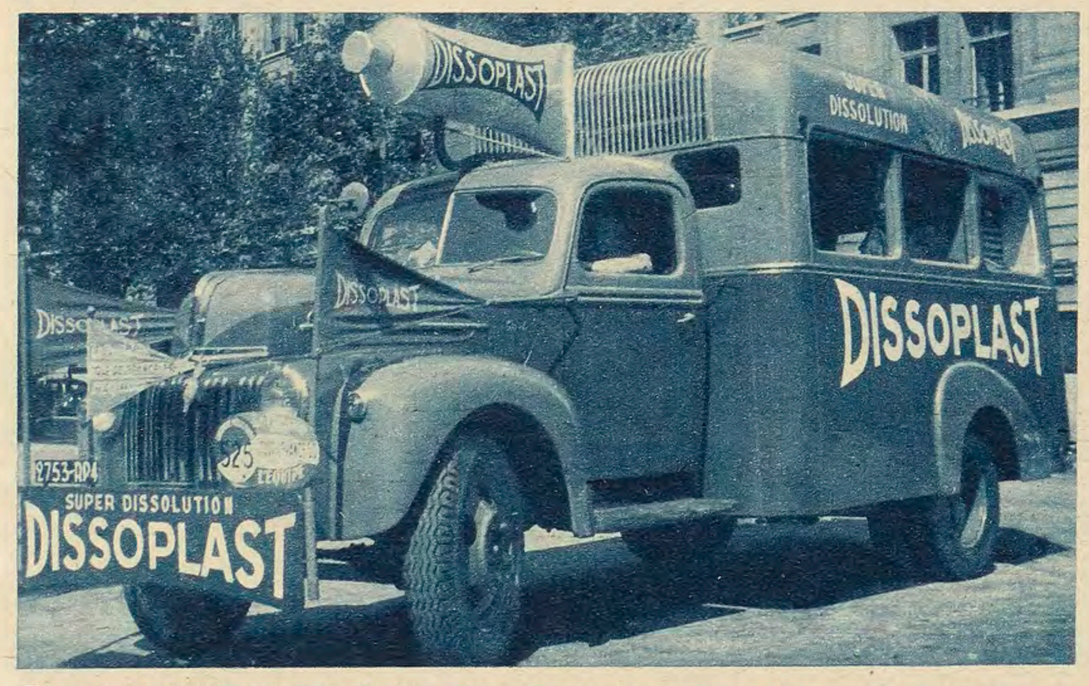
De là l'intérêt que les plus grandes firmes françaises apportent à le suivre; l'effort qu'elles déploient pour s'en montrer digne au cours de cette « foire-exposition » qui dure un mois et dont les stands déambulent de ville en ville suivant le rythme même de la gigantesque course. De là aussi l'attrait que la caravane publicitaire présente pour l'immense public venu applaudir les géants de la route et qui s'extasie devant les géants du commerce et de l'industrie dont les noms familiers, mille fois répercutés par les pick-up sont synonymes de prospérité et d'abondance.

« La mauvaise publicité chasse la bonne », dit un proverbe commercial. La publicité du Tour de France est de bon aloi. Seules sont admises dans la caravane les firmes ayant une notoriété vraiment nationale et internationale. Les caravaniers le savent qui, chaque année, s'efforcent de renouveler leurs présentations, de surprendre le public avec ce qu'il attend, de s'intégrer plus étroitement à ce carousel merveilleux qu'est le Tour de France.

Il nous a paru intéressant de présenter à nos lecteurs en priorité les silhouettes de quelques-uns des éléments de la caravane publicitaire qui, dès le 3 juillet, précéderont les coureurs d'une heure, créant sur le passage cette atmosphère de kermesse et de liesse populaire qui a tant fait pour la popularité du Tour de France.

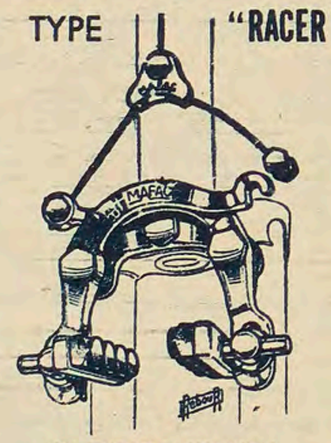


Près de ce mastodonte aux lignes élégantes, deux camionnettes 1.200 kilos Citroën proclameront aux foules l'agrément de Coca-Cola. Leur travail consistera principalement à faire des dégustations gratuites de Coca-Cola en cours d'étape et à l'arrivée. Nul doute que de très nombreux amateurs ne les assiègent pour leur plus grande satisfaction, surtout dans les étapes courues sous un soleil ardent, lorsque la soif étreint coureurs... et spectateurs...



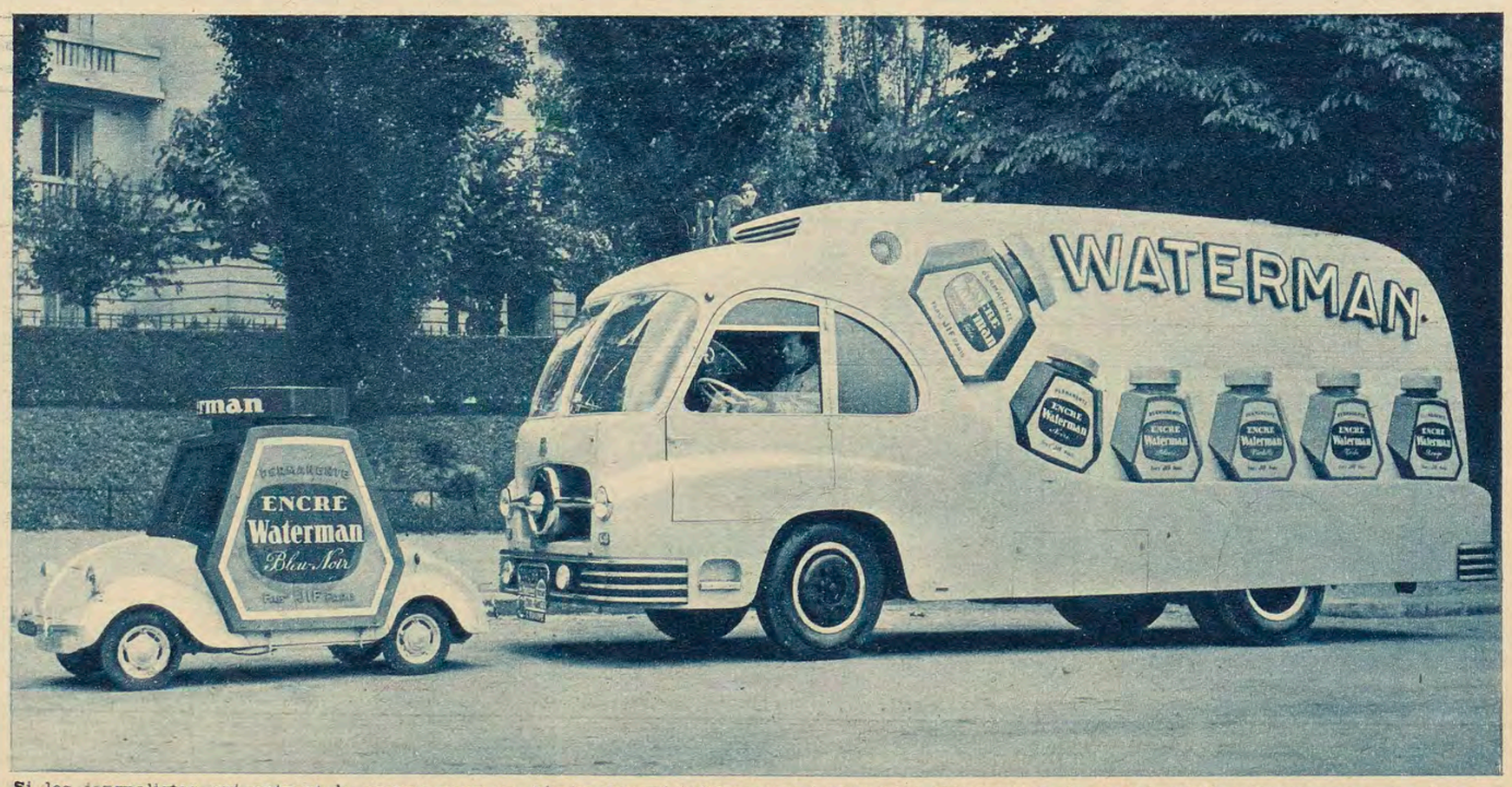
Un superbe camion pour un étui de réparation de 24 grammes. Oui, mais le célèbre étui-réparation Dissoplast secourt et dépanne des milliers de cyclistes. Une crevaison sur la route, la super-dissolution Dissoplast, après que le couvercle ait râpé la chambre défaillante, va aider, très rapidement, le champion accidenté à reprendre sa place dans le peloton.

Rouge et blanc, portant à l'avant l'effigie des deux célèbres garçons de café, voici le car de Saint-Raphaël Quinquina si populaire dans les fastes de la caravane publicitaire du Tour de France. Saint-Raphaël Quinquina, l'apéritif de France, sillonnera une fois encore les routes pour le grand plaisir de tous les consommateurs de « Raphaël »... sec ou à l'eau.

QUEL PLAISIR DE DESCENDRE
A TOUTE VITESSE ET POUVOIR
S'ARRÊTER EN QUELQUES MÈTRES
GRACE AUX INCOMPARABLES
FREINS
MAFAC
TYPE "RACER"


UN DOIGT SUFFIT !

Direct.-gér. : MM. VERRIERE et MASSOT
Siège soc. : 124, r. Réaumur, Paris-2e
Grav. et impr.
E. Desfossés
Néogravure,
13, quai Voltaire
Paris.



Si les journalistes qui suivent la course pour en décrire les péripéties connaissent bien Watermann, le grand public s'empressera une fois de plus autour du camion aux flacons d'encre de couleurs et de la petite et célèbre bouteille à roulettes de la maison Jif. Qu'y a-t-il de mieux que Watermann pour faire signer, à l'étape, un autographe à Fausto Coppi, à Hugo Koblet, à Raphaël Geminiani, à Jean Robic ? Les supporters des champions le savent bien ! Et les champions, de bonne grâce, prennent le stylo qu'ils leur tendent pour apposer leur signature sur un carnet.

LE PARCOURS DÉTAILLÉ ET L'HORAIRE

NEUVIÈME ÉTAPE (197 km.)

BORDEAUX-PAU

Dimanche 12 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Café du Commerce, allées de Tourny. Signature et ravitaillement de 9 h. 30 à 10 h. 10. Appel à 10 h. 15. Départ en groupe à 10 h. 25 par : allées de Tourny, place Tourny, cours Georges-Clemenceau, place Gambetta, rue N.-Penard, cours d'Albret, cours A.-Briand, place de la Victoire, cours de la Somme, barrière de Toulouse route de Toulouse. Arrivée à 10 h. 45 au lieu du départ réel (endroit où se fit l'arrivée de l'étape Toulouse-Bordeaux 1903). Dernier appel à 10 h. 50. Départ à 11 heures.

L'itinéraire avec les horaires probables (36 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		GIRONDE		
5	0	**BORDEAUX**	11 00	11 00
	2	Le Bouscat	11 4	11 10
29	15	Castres	11 24	11 39
	17	Portets	11 28	11 43
15	20	Arbanats	11 33	11 48
	22	Virelade	11 37	11 52
15	24	Podensac	11 40	11 55
	27	Cerons	11 45	12 00
14	30	Barsac	11 50	12 10
	33	Preignac	11 55	12 15
22	38	Langon (C. V.)	12 3	12 23
79	53	Bazas	12 27	12 47
66	61	Beaulac	12 41	13 1
95	70	Captieux	12 56	13 16
		LANDES		
	81	Le Poteau	13 15	13 35
75	99	Roquefort (C. V.)	13 44	14 9
	111	Le Caloy	14 3	14 28
38	121	Mont-de-Marsan (C.R.	14 19	14 44
102	135	Saint-Sever (C. V.)	14 44	15 9
	140	Eyres-Moncerbe	14 52	15 17
129	144	Coudures	15 00	15 30
	148	Aubagnan	15 6	15 36
70	153	Samadet	15 14	15 44
		B.-PYRÉNÉES		
	167	Arzacq	15 38	16 8
	171	Méracq	15 45	16 20
	175	Auga	15 52	16 27
	185	Carref. D. 40-N. 134	16 8	16 43
210	197	**PAU**	16 28	17 3

Arrivée sur le circuit cyclable de la place de Verdun, où les coureurs ont la distance (450 mètres) plus un tour (600 mètres) à couvrir. Les temps sont pris à l'entrée sur le circuit.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle de ravitaillement.

ONZIÈME ÉTAPE (115 km.)

CAUTERETS-LUCHON

Mardi 14 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Devant le Casino. Signature et ravitaillement de 11 h. 30 à 12 h. 10. Appel à 12 h. 15. Départ en groupe à 12 h. 27 par : allée du Casino, rue du Mamelon-Vert, place de la Mairie, rue Richelieu, route de Pierrefitte. Départ lancé à 12 h. 30.

L'itinéraire avec les horaires probables (30 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		HTES - PYRÉNÉES		
932	0	**CAUTERETS**	12 30	12 30
463	10	Pierrefitte-Nestalas	12 43	12 50
711	21	N. 21-Luz-St-Sauveur	13 5	13 20
1219	29	Barèges (C. V.)	13 25	13 40
2115	40	Col Tourmalet(M.G.1)	14 00	14 25
1020	52	Gripp	14 15	14 40
857	56	Ste - Marie - de - Campan (C. V.)	14 21	14 50
1489	69	N.618-Col AspinM.G.2	14 55	15 25
704	82	Arreau (C. R.)	15 12	15 42
	87	Bordères-Louron	15 22	15 52
1563	100	Col de Peyresourde (M. G. 2)	16 00	16 35
		HTE-GARONNE		
	106	Garin	16 8	16 43
959	108	Cazaux	16 10	16 45
630	115	**LUCHON**	16 20	16 55

Arrivée sur les allées d'Etigny, au bout d'une ligne droite de 650 mètres.

C. V. : contrôle volant. — **C. R.** : contrôle de ravitaillement.

M. G. 1 : comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de première catégorie.

M. G. 2 : comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de deuxième catégorie.

DIXIÈME ÉTAPE (100 km.)

PAU-CAUTERETS

Lundi 13 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Place de Verdun, rue de Liége, devant l'Olympic-Bar. Signature et ravitaillement de 11 h. 30 à 12 h. 10. Appel à 12 h. 15. Départ en groupe à 12 h. 27 par : rue de Liége, place Gramont, rue Marca, rue du Quatorze-Juillet, Croix-du-Prince. Départ lancé à 12 h. 30.

L'itinéraire avec les horaires probables (28 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		BASS.-PYRÉNÉES		
210	0	N. 134 - **PAU**	12 30	12 30
202	6	N. 134 bis - Gan	12 42	12 45
320	14	Rebenacq	12 58	13 10
	20	Sevignacq-Meyrac	13 10	13 25
412	24	Louvie-Juzon	13 18	13 33
440	28	Boelle	13 26	13 41
531	35	Laruns	13 40	13 55
750	41	N.618-Eaux-Bonn.C.V.	13 52	14 10
1704	53	Col Aubisq. (M. G. 1)	14 40	15 5
		HTES - PYRÉNÉES		
1445	63	Col de Soulor	14 58	15 28
878	71	Arrens	15 8	15 38
	73	Marsous	15 11	15 41
862	74	Aucun	15 12	15 42
	80	Arras-en-Lavedan	15 20	15 50
463	83	Argelès-Gazost (C.V.)	15 24	15 54
463	89	Pierrefitte-Nestalas	15 34	16 9
932	100	N.21 C.-**CAUTERETS** (M. G. 2)	16 4	16 39

Arrivée place de la Victoire, devant les Thermes César, sur un palier en légère montée, de 200 mètres environ, avec ligne droite terminale de 80 mètres. Ce palier final est précédé d'un raidillon de 200 mètres environ. Les temps sont pris à la ligne d'arrivée.

C. V. : contrôle volant. — **C. R.** : contrôle de ravitaillement.

M. G. 1 : comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de première catégorie.

M. G. 2 : comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de deuxième catégorie.

DOUZIÈME ÉTAPE (228 km.)

LUCHON-ALBI

Mercredi 15 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Cour de l'Hôtel de Ville. Signature et ravitaillement de 8 h. 30 à 9 h. 10. Appel à 9 h. 15. Départ en groupe à 9 h. 27 par : allées d'Etigny, place Maréchal-Joffre, avenue de la Gare, N. 125. Départ lancé à 9 h. 30, devant la gare.

L'itinéraire avec les horaires probables (33 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		HTE-GARONNE		
630	0	**LUCHON**	9 30	9 30
	2	Moustajon	9 33	9 40
605	3	Antignac	9 35	9 45
	8	Le Pont-de-Cazaux	9 43	9 58
500	14	Cierp	9 53	10 8
479	17	N. 618-Chaum	9 58	10 13
	19	Fronsac	10 2	10 17
698	24	D. 9 - St-Pé-d'Ardet	10 11	10 26
	27	Genos	10 17	10 32
	33	Sauveterre	10 28	10 48
	40	Valentine	10 41	11 1
405	42	St-Gaudens (C. V.)	10 45	11 5
	58	N. 117 - Lestelle	11 14	11 34
283	61	Saint-Martory	11 20	11 40
	65	N. 125 - Mancioux	11 27	11 47
264	71	Martres-Tolosane	11 38	11 58
261	78	Poulejon	11 51	12 11
	98	Noé	12 32	12 57
169	111	Muret (C. V.)	12 58	13 23
146	131	Toulouse (C. R.)	13 34	13 59
	140	N. 112-Montrabe	13 52	14 17
151	143	Beaupuy	13 58	14 23
243	151	Verfeil (C. V.)	14 14	14 44
		TARN		
258	158	Le Ramel	14 27	14 57
140	168	Lavaur (C. V.)	14 44	15 14
224	174	G. C. 87-N. 631	14 55	15 30
	182	N. 631 - Briatexte	15 9	15 44
166	189	Graulhet (C. V.)	15 21	15 56
	200	Laboutarie	15 39	16 19
	202	N. 631 - D. 41	15 42	16 22
	205	D. 41 - Lombers	15 47	16 27
	208	D. 41 - N. 118	15 52	16 32
	209	N. 118 - D. 120	15 54	16 34
	216	D. 120-D. 74-D. 81	16 5	16 45
	219	D. 81 - Fréjairolles	16 11	16 51
	223	Carrefour D. 81-D. 69	16 17	17 00
174	228	**ALBI**	16 24	17 5

Arrivée devant les tribunes permanentes du Circuit automobile. Les temps sont pris à la ligne d'arrivée.

C. V. : contrôle volant. — **C. R.** : contrôle de ravitaillement.

C'est un spectacle pittoresque et très couru que le contrôle de ravitaillement du Tour de France. Au passage, les directeurs sportifs tendent les musettes devant les stands Nescafé.

Marcel Bidot ravitaille en voltige Dotto. La musette est amplement garnie : le petit grimpeur varois peut attaquer les pentes les plus rudes sans craindre la fringale, son ennemie.

C'est maintenant au tour d'Alfredo Binda, directeur technique de l'équipe italienne, de passer rapidement une musette à Fiorenzo Magni qui masque à moitié le Luxembourgeois Kemp.

n Tour de
s Nescafé.

tit grim-
ennemie.

le passer
s Kemp.

DURANT UN MOIS, LES RAVITAILLEURS DU TOUR DE FRANCE PRÉPARENT DES MUSETTES NUIT ET JOUR

MA musette...

A toute allure, un peloton arrive, compact parfois, dans un tohu-bohu général, parmi les cris, les appels et dans l'odeur de caoutchouc brûlé.

En quelques secondes, tout le groupe a défilé. Des bras se sont tendus au passage et ont happé les musettes de toile, gonflées de nourriture.

Physiologiquement, un coureur cycliste n'est autre chose qu'une chaudière qu'il s'agit d'alimenter sous peine de voir la pression tomber dangereusement.

Ceux qui assistent à la petite acrobatie (et ils sont nombreux, car le spectacle est de choix) qui consiste à saisir une musette au passage ne se doutent certainement pas du travail ordonné et minutieux qu'entraîne l'organisation, à chaque étape, du ravitaillement des routiers du Tour.

Ce sont des spécialistes qui s'en chargent et, à leur tête, Lagouge, qui depuis plusieurs lustres sait exactement comment agir avec ses adjoints pour que le ravitaillement de la plus grande épreuve routière du monde soit constamment exempt de critiques.

Sans être maniaques, les routiers, ceux surtout qui connaissent bien leur métier, savent exactement ce qui leur convient.

Tel qui s'accommode fort bien de café fort, de gâteau de riz, poussera les hauts cris s'il trouve dans sa musette une cuisse de poulet qu'un de ses camarades déchiquettera avec délice. Le ravitailleur du Tour de France doit donc tout savoir, tout prévoir, admettre bien des exigences.

Depuis des années déjà, Lagouge en connaît plus sur les goûts des routiers de toutes nationalités que leurs directeurs sportifs eux-mêmes.

— La musette de Lucien Teisseire ? C'est bien simple... Pas de pruneaux secs : il a horreur de ça. Mais beaucoup d'oranges. Surtout pas de sandwiches au fromage. Forcez un peu pour le sucre.

Une véritable encyclopédie gastronomique... Tâche ardue, s'il en est, que celle des ravitailleurs du Tour.

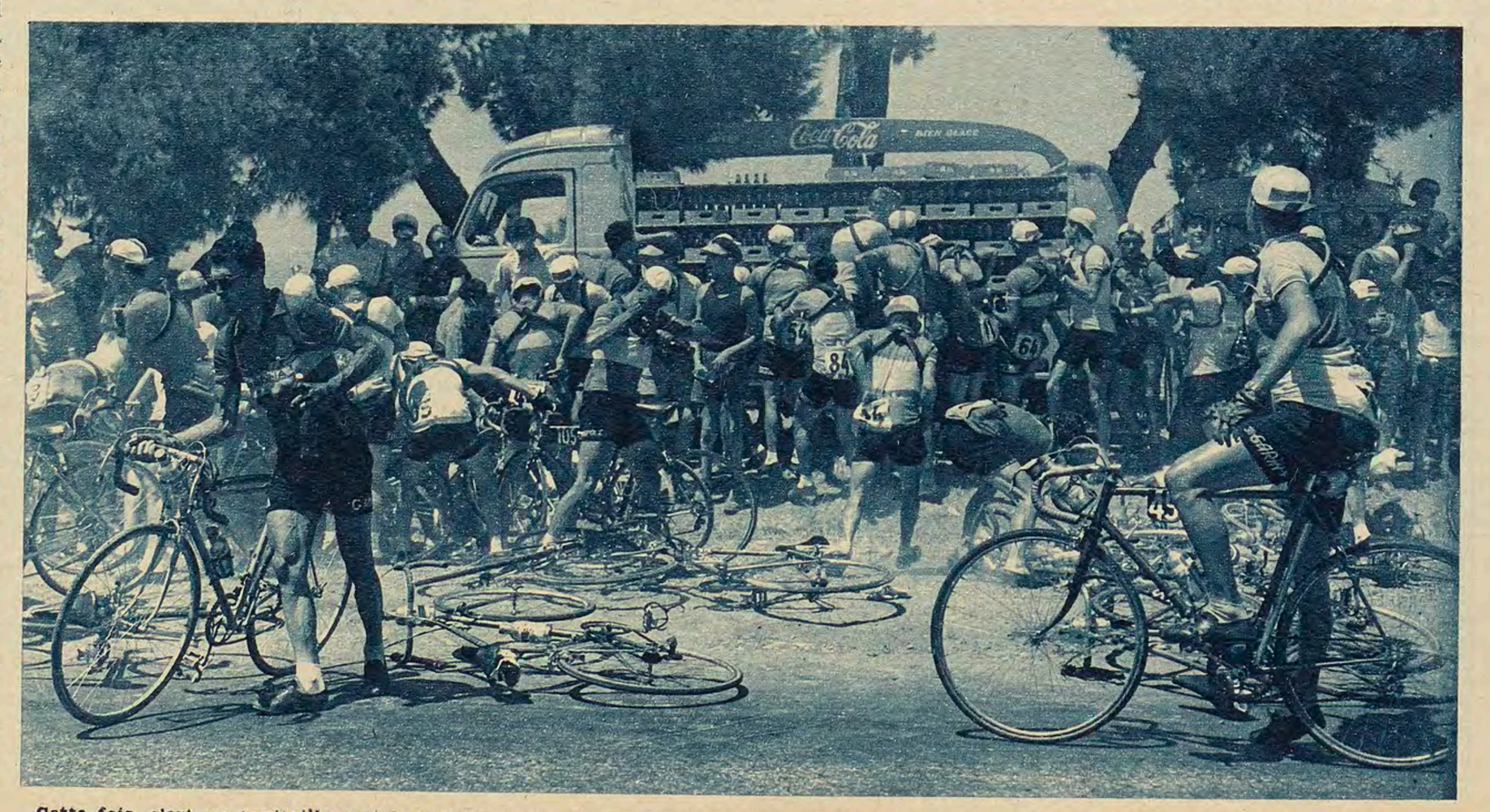
La débrouillardise fait partie de la mission qui leur est confiée. S'il le faut, ils se pencheront sur le pétrin d'un boulanger pour être certains que la pâte qu'il malaxe est celle qui convient pour la fabrication des petits pains au lait avec lesquels ils confectionnent quelques centaines de savoureux sandwiches. Ils choisiront un à un les poulets, veilleront à ce que les fruits, oranges, pêches, abricots soient mûrs à point, s'évertueront à fabriquer des bassines entières de citronnades, de thé, de café qui ne souffriront pas la critique. Tard dans la nuit, ils seront encore au travail et, tandis qu'une équipe s'occupera avec diligence et bonne humeur des coureurs au départ de l'étape, l'autre, fonçant à mi-parcours, au contrôle choisi, sera sur place plusieurs heures à l'avance pour veiller à tout, être certain qu'il ne manquera rien dans la composition des musettes de chacun.

Les ravitailleurs n'admettent aucune excuse : quoi qu'il arrive, le routier du Tour doit trouver ce qui lui plaît et ce dont il a, à l'avance, fourni une liste détaillée qui sera respectée.

Quelques kilomètres plus loin, si la chaleur s'en mêle, notre homme, inspectant le contenu de sa musette, enverra peut-être valser dans le fossé les trois quarts de ce qui lui a été religieusement préparé, pour ne conserver que des fruits et du sucre. Mais Lagouge et ses aides auront fait leur devoir...

René de LATOUR.

Le peloton au grand complet vient de traverser la charmante localité de Broglie. Les habitants derrière les barrières ou perchés sur des murs regardent avec intérêt la fresque animée, si familière aux suiveurs et toujours neuve pour eux des champions prenant leur musette.



Cette fois, c'est un ravitaillement hors programme. Le camion Coca-Cola s'est arrêté sur le bord de la route poussiéreuse. Il fait chaud. Dans une confusion amusante, les coureurs ont abandonné leurs vélos et se précipitent vers les casiers à bouteilles pour étancher leur soif.

LE PARCOURS DÉTAILLÉ ET L'HORAIRE

TREIZIÈME ÉTAPE (189 km.)

ALBI-BÉZIERS

Jeudi 16 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Place Sainte-Cécile, devant la Cathédrale. Signature et ravitaillement de 10 heures à 10 h. 40. Appel à 10 h. 50. Départ en groupe à 10 h. 57 par : rue Maries, rue Timbal, place du Vigan, avenue des Lices, avenue Gambetta. Départ lancé à 11 heures, après le carrefour des routes de Toulouse et de Castres.

L'itinéraire avec les horaires probables (34 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs) :

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		TARN		
174	0	**ALBI**	11 00	11 00
212	19	N. 118-Réalmont	11 34	11 45
172	41	Castres (C. V.)	12 13	12 28
511	49	N. 622-Lafontasse	12 27	12 42
671	61	Carref. N. 622-D. 30	12 49	13 4
	63	D. 30-Le Bez	12 53	13 8
800	68	D. 53-C. du Fauredon (M. G. 3)	13 5	13 20
	74	D. 68-Angles (C. V.)	13 15	13 30
		HÉRAULT		
663	90	D. 52-D. 62 - D. 14-Du Salvetat (C. V.)	13 44	14 4
	92	Carref. N. 607-D. 150	13 48	14 8
		TARN		
	111	D. 150-D. 62-D. 162-Murat-s.-Véb. C. R.	14 24	14 44
		HÉRAULT		
792	121	N. 622-Cr.-de-Mounis	14 41	15 1
330	133	St-Gervais (C. V.)	15 1	15 26
600	136	D. 13-Col des Treize-Vents (M. G. 2)	15 8	15 33
186	144	D. 22 E-Lamalou-les-Bains (C. V.)	15 20	15 45
	145	Carref. D. 22-N. 608	15 22	15 47
175	148	N. 608-Hérépian	15 27	15 52
	157	N. 609-Faugères	15 42	16 12
	166	Carref. N. 609-D. 16 E.	15 57	16 27
	169	D. 16-St-Geniès-le-Bas	16 2	15 32
62	174	Murviel (C. V.)	16 10	16 40
66	189	**BÉZIERS**	16 33	17 8

Arrivée sur la piste pédestre du stade des Sauclières, où les coureurs ont à couvrir la distance (160 mètres), plus un tour (375 mètres). Les temps sont pris à l'entrée du stade.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle de ravitaillement.

M. G. 2 : Comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de deuxième catégorie.

M. G. 3 : Comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de troisième catégorie

QUATORZIÈME ÉTAPE (214 km.)

BÉZIERS-NIMES

Vendredi 17 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Parvis du Théâtre. Signature et ravitaillement de 9 h. 15 à 9 h. 55. Appel à 10 heures. Départ en groupe à 10 h. 13 par : place de la Victoire, avenue Georges-Clemenceau, route de Pézenas. Départ lancé à 10 h. 15, devant la gare du C. F. d'intérêt local.

L'itinéraire avec les horaires probables (34 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs) :

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		HÉRAULT		
66	0	**BÉZIERS N. 9**	10 15	10 15
	15	Valras	10 12	10 50
20	22	Pézenas (C. V.)	10 55	11 10
	27	Carrefour N. 113-D.32	11 4	11 19
33	35	Belarga	11 18	11 33
53	49	Gignac (C. V.)	11 45	12 00
	53	D. 9-Lacamas	11 53	12 8
	56	Montpeyroux	11 59	12 14
	59	Montée d'Arboras (M. G. 3)	12 9	12 29
	72	Carref. D. 152-D. 25	12 31	12 51
	80	D. 25-St-Maurice	12 47	13 7
225	87	Madières	13 00	13 20
		GARD		
		Col de Roques (M.G3)		
	98	G. C. 48-Montdardier	13 26	13 51
231	107	N. 99-Le Vigan (C.V)	13 40	14 5
		HÉRAULT		
183	124	Ganges (C. V.)	14 7	14 32
		GARD		
380	137	St-Hippolyte-du-Fort (C. R.)	14 28	14 58
314	145	D. 133-Monoblet	14 44	15 14
	150	I.C.33-St-Félix-de-Pallières	14 52	15 22
131	157	D. 133-Anduze (C. V.)	15 3	15 33
	166	N. 110 A-St-Christol	15 18	15 48
140	170	N. 110-Alès (C. V.)	15 25	15 55
129	179	N. 106-Vezenobres	15 40	16 15
78	199	La Calmette	16 10	16 45
39	214	**NIMES**	16 32	17 10

Arrivée sur le Circuit du cours Jean-Jaurès. Distance à parcourir : 1 km. 350 depuis l'entrée sur le Circuit. Dernière ligne droite : 600 mètres environ. Les temps sont pris à la ligne d'arrivée.

C. V. : contrôle volant. — **C. R.** : contrôle de ravitaillement.

M. G. 3 : comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de troisième catégorie.

QUINZIÈME ÉTAPE (173 km.)

NIMES-MARSEILLE

Samedi 18 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Aux arènes. Signature et ravitaillement de 10 h. 30 à 11 h. 10. Appel à 11 h. 15. Départ en groupe à 11 h. 27 par : boulevard de Bruxelles, avenue Feuchères, boulevard Talabot route d'Arles. Départ lancé à 11 h. 30, devant la Société laitière moderne.

L'itinéraire avec les horaires probables (35 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		GARD		
39	0	**NIMES**	11 30	11 30
24	16	N. 568-Bellegarde	11 58	12 8
	27	Fourques	12 16	12 31
		BOUCHES-DU-RH.		
9	30	Arles (C. V.)	12 21	12 36
8	38	Raphèle	12 35	12 50
	41	Saint-Hippolyte	12 41	12 56
18	46	St-Martin-de-Crau	12 50	13 10
41	55	La Samatane	13 6	13 26
49	65	D. 5-D. 10-Miramas (C. V.)	13 23	13 43
37	69	Saint-Chamas	13 30	13 50
	84	La Fare-aux-Oliviers	13 56	14 16
58	90	Moulin-du-Pont	14 7	14 27
	98	Bompard	14 21	14 41
177	106	Aix-en-Provence C.R.	14 34	14 54
	114	N. 7-Le Canet	14 48	15 8
198	116	Carref. D. 6-N. 96	14 51	15 11
318	126	N. 96-La Pomme	15 6	15 31
212	128	La Bouilladisse	15 9	15 34
173	130	La Destrousse	15 12	15 37
	134	Roquevaire	15 18	15 43
129	136	Pont-de-l'Etoile (C.V.)	15 21	15 46
102	141	N. 560-Aubagne	15 29	15 54
	149	N. 559-La Bedoule	15 42	16 12
	154	Carref. D. 1-N. 559	15 49	16 19
327	162	N. 559-C. de la Gineste (M. G.-3)	16 7	16 37
	170	Sainte-Marguerite	16 20	16 50
48	173	**MARSEILLE** (Vélod.)	16 26	16 56

Arrivée sur la piste du stade-vélodrome, où les coureurs ont à couvrir la distance (300 mètres) plus un tour (500 mètres). Les temps sont pris à l'entrée du vélodrome.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle de ravitaillement.

M. G. 3 : Comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de troisième catégorie.

SEIZIÈME ÉTAPE (236 km.)

MARSEILLE-MONACO

Dimanche 19 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Quai des Belges, devant le restaurant Florida et la brasserie de New-York. Signature et ravitaillement de 7 h. 45 à 8 h. 15. A 8 h. 20, appel. A 8 h. 30, départ en groupe par : quai des Belges, rue de Rome, place Castellane, avenue de Toulon, Saint-Loup, Saint-Marcel, La Barasse (arrivée à 9 heures). Dernier appel et départ à 9 h. 15.

L'itinéraire avec les horaires probables (33 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs) :

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		BOUCHES-DU-RH.		
48	0	**MARSEILLE**	9 15	9 15
102	6	Aubagne (C. V.)	9 26	9 35
218	15	Col de l'Ange	9 43	9 58
		VAR		
	31	D. 26-Le Brulat	10 10	10 25
167	34	Le Beausset	10 16	10 36
	38	N. 8-Sainte-Anne	10 23	10 43
4	51	Toulon (C. V.)	10 47	11 7
	58	N. 559-D. 29-La Garde	11 00	11 20
40	69	D. 29-N. 98-Hyères	11 21	11 41
46	86	Carref. N. 98-N. 559	11 54	12 14
200	90	Col de Gratteloup	12 4	12 29
14	111	Cogolin (C. R.)	12 45	13 10
	120	Beauvallon (Souvenir H. D.)	13 00	13 25
8	145	Fréjus	13 44	14 14
314	159	N.7- Col de l'Estérel (M. G. 3)		14 42
		ALPES MARITIMES		
2	180	Cannes (C. R.)	14 44	15 14
5	189	Juan-les-Pins	14 59	15 29
5	202	Cros-de-Cagnes	15 20	15 55
17	212	Nice (C. V.)	15 36	16 16
508	225	Col d'Eze (M. G. 2)	16 8	16 48
15	236	**MONACO (stade Louis-II)**	16 25	17 5

Arrivée sur la piste en cendrée du stade Louis-II, où les coureurs auront à couvrir la distance (320 mètres) plus un tour (400 mètres). Les temps sont pris à l'entrée du stade.

C. V. : contrôle volant. — **C. R.** : contrôle de ravitaillement.

M. G. 2 : comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de deuxième catégorie.

M. G. 3 : comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur », col de troisième catégorie.

En regardant partir le Tour, les vieux

JOSEPH MULLER

LEUR COMPATRIOTE, UN ANCIEN DE L'ÉPREUVE POUR QUI L'ITALIEN OTTAVIO BOTTECHIA FUT LE FAUSTO COPPI DE SON ÉPOQUE, IL Y A 30 ANS

TOUTE l'Alsace qui, il y a quelques semaines, s'enthousiasmait devant l'effort des marcheurs reliant Strasbourg à Paris dans la grande épreuve de notre confrère Le Parisien Libéré *se penche maintenant vers le Tour de France.*

La quarantième édition de la Grande Boucle, le Tour du Cinquantenaire, prendra le départ de Strasbourg. Après la Lorraine, début du périple des géants de la route en 1951, *après la Bretagne en* 1952, *l'Alsace va, à son tour, saluer l'élite des routiers internationaux.*

Depuis trente ans, elle espère qu'un de ses fils portera le glorieux maillot jaune. Son souhait, le jeune Hassenforder le réalisera peut-être un jour. En attendant, elle se souvient des exploits de Joseph Muller. De Muller, le Strasbourgeois, qui mettait un point d'honneur à triompher dans sa ville et qui y parvint en lâchant tous les champions de l'époque. De Muller qui, sans une invraisemblable malchance, eût peut-être pu inscrire son nom au plus glorieux palmarès du sport.

En cette année de cinquantenaire, en cette année qui voit le Tour partir d'une des plus belles et des plus chères provinces de la France, il nous a paru opportun de présenter à nos lecteurs ce champion d'autrefois, en qui se reconnaît l'Alsace.

L'HOMME qui m'a fait le plus d'impression, c'est Ottavio Bottechia. C'était un homme grand, élancé, qui parlait peu. Il avait des jambes genre Coppi. La première fois qu'on l'a vu arriver dans le Tour de France, en 1923, on s'est dit que sa position de sprinter lui ferait perdre du terrain en montagne. Il faut croire que cela ne signifiait rien : à mon sentiment, Bottechia était plus fort qu'Henri Pélissier. Il était capable de se défendre tout seul, tandis qu'Henri (sauf dans l'Izoard, bien sûr) avait besoin d'équipiers, ne fût-ce que pour lui remonter le moral. »

L'homme qui égrène ainsi ses souvenirs, c'est Joseph Muller. Il connaît la question : il a disputé cinq Tours de France, de 1920 à 1924, et s'y est toujours bien classé. Cet Alsacien solide, dont les cheveux grisonnent et dont le nez est chaussé de lunettes d'écaille, est une des figures légendaires de cette gigantesque épreuve qui, depuis cinquante ans, a vu défiler tant de champions aux caractères différents, des joyeux et des tristes, des bavards et des taciturnes, des fantaisistes et des appliqués.

Ecouter Joseph Muller, c'est entrer de plain-pied dans une époque révolue et prodigieuse, celle où pédalait ce type d'homme pour qui l'on a créé l'expression « géant de la route ».

« On faisait des étapes de plus de 400 kilomètres, dit-il, mais ça ne faisait rien. Je ne me rendais pas compte que c'était dur. Il faut dire que je prenais tout avec bonne humeur, même mes accidents. »

QUATRE CENTS KILOMETRES ÇA NE M'EFFRAYAIT PAS

Ces accidents, plus encore que l'effroyable tâche qui consistait à rouler de jour et de nuit sur des routes à nid de poules, sont les souvenirs les plus marquants qu'il garde de ses randonnées. Cela se conçoit : sans de multiples avatars, Joseph Muller était de taille à inscrire son nom au palmarès du Tour de France, qu'il termina 6e en 1924, 1er des Français et 1er de l'équipe Peugeot, dont il serait devenu le leader — avec tous les avantages que comporte cette promotion — l'année suivante, si une grève des coureurs survenue après Paris-Tours n'avait décidé la maison Peugeot à déclarer forfait par mesure de rétorsion.

« Bottechia était le leader d'Automoto, Frantz celui d'Alcyon. J'avais ma chance avec une bonne équipe à mon service, déclare-t-il sans amertume, comme sans fausse vanité. J'aimais à souffrir à vélo. J'étais bon grimpeur, bon rouleur. Il n'y avait qu'au sprint que je n'étais pas très brillant. On ne peut pas tout avoir. Il y avait des coureurs que la perspective de faire 400 kilomètres d'une traite frappait au moral. Moi pas. On avait un jour de repos entre chaque étape et les jambes raides le surlendemain lorsqu'il fallait repartir, mais, une fois échauffé, ça allait. »

Pourtant, la malchance n'avait pas épargné le jovial Joseph Muller. En 1920, dans l'étape Genève-Strasbourg — « son étape », puisqu'il est Alsacien — il cassa sa fourche alors qu'il était dans le peloton de tête et s'apprêtait à attaquer à la sortie de Belfort. Coût : 1 h. de retard et toutes chances de vaincre perdues. En 1921, ayant attaqué à Mulhouse et se trouvant seul en tête, il cassa une pédale. Une heure de retard encore lorsqu'il eut pu en changer à Colmar. Un cadre cassé dans l'escalade de Puymorens au cours de la grande étape Luchon-Perpignan ; une fourche cassée dans Metz-Dunkerque ; une roue cassée dans la traversée des Landes...

« Cette fois-là, j'ai dû marcher deux heures à pied pour en trouver une de rechange et je suis arrivé à Bayonne à 10 heures du soir avec ma roue abîmée sur le dos, parce que le moyeu était plombé. »

Une autre fois — c'était en 1920 — il se trompa de route dans l'étape Metz-Dunkerque. C'était la nuit, et une flèche de direction mal placée à un carrefour le fourvoya. Il y avait deux heures qu'il roulait, chassant après le peloton qu'il avait dû abandonner sur crevaison, lorsque Maisonnas, étonné lui aussi de ne pas le voir, comprit l'incident et, par des routes de traverse, le rejoignit et le remit sur la bonne voie. Il arriva avec 3 heures de retard, ayant couvert 400 kilomètres tout seul. Le lendemain, il gagnait l'étape Dunkerque-Paris dans la catégorie isolés, malgré une crevaison à Saint-Germain-en-Laye, à 20 km. du Parc des Princes.

BELLENGER N'A PAS CRU AU 26 × 8

Vainqueur de deux étapes dans la catégorie isolés en 1920 — Grenoble-Gex par le Galibier et Dunkerque-Paris — 15e du classement général, 1er de Paris-Le Havre isolés en 1921, 3e de Strasbourg-Metz toutes catégories, 16e du classement général, il termine 2e toutes catégories de Genève-Strasbourg en 1922, battu au sprint par Emile Masson et termine 15e de l'épreuve. C'est en 1923, l'année du triomphe d'Henri Pélissier qu'il va connaître sa grande victoire. Une victoire qui arrachera à Romain Bellenger ce cri de regret :

— Ah ! Si j'avais écouté Degy !

Romain ne comptait alors que 16 minutes de retard sur Henri Pélissier. Le soir, à Gex, son ami Gaston Degy le prévint :

— Tu sais, Muller veut absolument gagner chez lui. Il connaît la route et il sait qu'à Belfort le vent sera favorable. Il retournera sa roue (les dérailleurs n'étaient pas encore utilisés en course) et il mettra 26 × 8 (6 m. 82). Dis à ton mécano de te préparer un 24 × 8 et quand tu le verras « déboucher », tu sautes sur sa roue et tu lâches Henri et Bottechia.

Romain Bellenger réfléchit puis, trouvant que le braquet de 6 m. 30 qu'on lui conseillait était trop grand, il se contenta de son habituel 24 × 9. Lorsque Muller, comme prévu s'enfuit, il se lança à sa poursuite, mais ne put le rejoindre et, après un sprint de 10 km. fut lui-même rejoint par Bottechia qui songeait à la 2e place. Unissant leurs efforts, Romain et l'Italien s'efforcèrent de rattraper le valeureux Alsacien. Henri et Francis Pé-

strasbourgeois se souviendront de

lissier venus en renfort les relayèrent. En vain ! Seul contre ces quatre formidables rouleurs qu'étaient les frères Pélissier, Bottechia et Romain Bellenger, Joseph Muller arriva victorieux à Strasbourg avec vingt-sept minutes d'avance ! Grâce à son braquet, il n'avait cessé de distancer les quatre plus grands champions de l'époque. Si Bellenger avait écouté le conseil de Degy, il pouvait gagner le Tour, et causer ainsi une sensationnelle surprise. Cette brillante performance permit à Muller de terminer cette année-là 11e du classement général. Mieux, il avait raflé la moitié des prix de l'étape en arrivant avec plus de 25 minutes d'avance, à la plus grande fureur de ses adversaires.

— Dès que je crevais, les costauds démarraient, explique-t-il avec son savoureux accent. Je leur ai rendu la monnaie de leur pièce. Je ne les ai d'ailleurs pas pris en traître. Dès Perpignan, j'avais prévenu Alphonse Beaugé que je leur réservais un chien de ma chienne !

UNE CASQUETTE VOYAGEUSE

S'il ne put renouveler cet exploit en 1924, il fit cette année-là une course toute de régularité et se classa 6e et premier des Français. Il avait pourtant perdu toute chance de vaincre dès la deuxième étape où 9 crevaisons lui firent perdre 2 heures. Malgré ce handicap, il ne termina qu'à 1 h. 35 du leader auquel il avait repris en fait 25 minutes sur le reste du parcours.

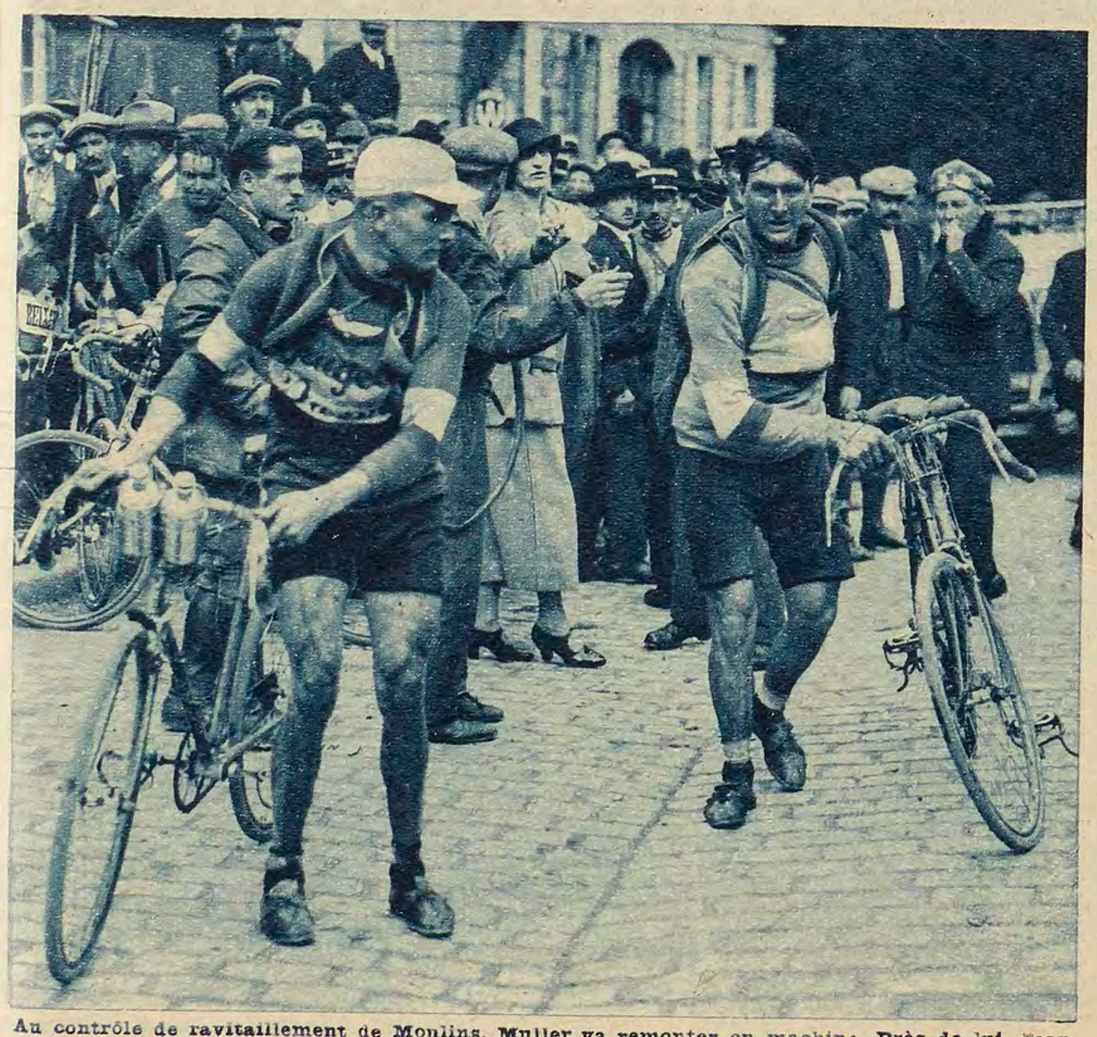
Telle est la belle histoire de Joseph Muller « ténébreux » du Tour, toujours content de la vie et qui range dans sa musette aux souvenirs les coups durs à côté des joyeux moments vécus sur la route comme ce jour où il fit une demi-étape le chef coiffé d'un haut de forme pour contraster avec Deman qui avait coiffé une toque de bagnard agrémentée d'une visière qui n'en finissait plus.

— Ça me rappelle, dit-il, l'histoire de la casquette à carreaux. Je l'avais achetée à Luchon pour remplacer la mienne que j'avais perdue. En montant le Tourmalet, je l'ai jetée parce qu'elle me gênait. Un suiveur l'a ramassée et me l'a rendue. Je l'ai jetée de nouveau. Il l'a de nouveau ramassée et, je ne sais par quel miracle, quelqu'un me l'a rendue... à Strasbourg. Elle avait fait la moitié du Tour de France à ma poursuite !

Le regard de Muller pétille derrière les lunettes : il a beaucoup souffert, mais il se souvient surtout de s'être bien amusé.

Après son arrivée victorieuse à Strasbourg, en 1923, Joseph Muller sourit près de sa femme, fleurie, et de ses enfants, radieux.

Le valeureux Alsacien a lâché tous ses rivaux. Le voici dans la traversée de Colmar, fonçant vers Strasbourg où il sera acclamé.



Au contrôle de ravitaillement de Moulins, Muller va remonter en machine. Près de lui, Jean Alavoine va également repartir. L'étape est encore longue et 400 km. ne les effraient pas.

LE PARCOURS DÉTAILLÉ ET L'HORAIRE

DIX-SEPTIÈME ÉTAPE (261 km.)

PRINCIPAUTÉ DE MONACO-GAP

Mardi 21 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Place du Palais, devant le Café Glacier « Castebroc ». Signature et ravitaillement de 6 h. 45 à 7 h. 25. Appel à 7 h. 30. Départ en groupe à 7 h. 42 par : rue Bellando-de-Castro, avenue Saint-Martin, avenue de la Porte-Neuve, place d'Armes, boulevard Charles-III. Départ lancé (après le pont) à 7 h. 45.

L'itinéraire avec les horaires probables (30 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaires commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. pas. sages
15	0	**MONACO**	7 45	7 45
		ALPES-MARIT.		
17	20	Nice	8 22	8 37
	32	Carref. N. 7-N. 85...	8 43	8 58
20	33	N. 85-Villen.-Loubet .	8 45	9 00
333	56	Grasse (C. V.).....	9 31	9 51
786	65	Col du Pilon (M.G. 3).	9 51	10 11
981	73	Pas de la Faye.....	10 10	10 30
1169	91	Col de Valferrière...	10 48	11 23
		BASSES-ALPES		
1054	110	Col de Luens.....	11 28	11 53
724	120	Castellane (C. R.)....	11 48	12 13
1148	129	Col des Lègues M.G.3	12 6	12 36
720	144	Barrème.....	12 36	13 6
690	162	Châteauredon	13 12	13 42
608	174	Digne (C. V.).....	13 36	14 6
	184	N. 102 A-Le Brusquet	13 56	14 26
1244	200	Col Labouret (M.G. 2)	14 36	15 6
1145	202	Carref. N. 100-A.-N. 100	14 39	15 9
	205	N. 100-Le Vernet.....	14 44	15 14
1347	210	Col de Maure	14 54	15 24
1200	216	Seyne-l.-Alpes (C.R.).	15 3	15 33
655	235	Carref. N. 100-N. 542.	15 36	16 16
		HAUTES-ALPES		
	241	N. 542-Remollon.....	15 48	16 28
662	247	N. 542 A-Valserres...	16 00	16 40
990	254	Col de la Sentinelle (M. G. 3).....	16 18	16 8
743	261	**GAP**	16 27	17 20

Arrivée avenue Jean-Jaurès, au bout d'une ligne droite de 500 mètres. Les temps sont pris à la ligne d'arrivée.

C. V. : Contrôle volant. — **C. R.** : Contrôle de ravitaillement.

M. G. 3 : Comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de troisième catégorie.

M. G. 2 : Comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de deuxième catégorie.

DIX-NEUVIÈME ÉTAPE (227 km.)

BRIANÇON-LYON

Jeudi 23 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Café Glacier, rue Centrale. Signature et ravitaillement de 8 h. 30 à 9 heures. Appel à 9 h. 5. Départ en groupe à 9 h. 20 par : rue Centrale, rue des Casernes, Grande-Boucle, route du Lautaret. Départ lancé à 9 h. 30.

L'itinéraire avec les horaires probables (33 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. pas. sages
		HTES-ALPES		
1326	0	**BRIANÇON**	9 30	9 30
1488	12	La Monetier-les-Bains	9 58	10 13
2058	25	Col du Lautaret (M. G. 2).....	10 30	10 50
		ISÈRE		
	50	Barrage du Chambon	11 8	11 28
719	64	Bourg-d'Oisans (C.V.)	11 31	11 51
708	71	Rochetaillée	11 42	12 2
272	96	Vizille	12 23	12 43
214	113	Grenoble (C. R.)....	12 53	13 18
	116	N-75-St-Martin - le-Vinoux	12 59	13 24
	127	Voreppe (anc. route).	13 19	13 44
192	134	N. 85-Moirans (C.V.).	13 32	13 57
362	137	Côte de Moirans (M. G. 3)	13 39	14 9
	155	Col du Blanchet	14 14	14 44
	171	N. 502-Chatonnay....	14 44	15 14
369	177	St-J.-de-Bournay(C.V.)	14 55	15 25
	196	Pont-Evêque	15 30	16 5
158	200	Vienne (C. V.).....	15 37	16 12
146	213	N. 7-Saint-Symph.-d'Ozon (anc. r.) ..	15 58	16 33
	217	Feyzin	16 5	16 40
		RHONE		
204	223	Saint-Fons	16 16	16 55
169	227	**LYON** (st.-vélodr.)...	16 22	17 5

Arrivée sur la piste en ciment du stade-vélodrome, où les coureurs auront à couvrir la distance (140 mètres) plus un tour (666 mètres). Les temps sont pris à l'entrée du vélodrome.

C. V. : contrôle volant. — **C. R.** : contrôle de ravitaillement.

M. G. 2 : comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de deuxième catégorie.

M. G. 3 : comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de troisième catégorie.

DIX-HUITIÈME ÉTAPE (165 km.)

GAP-BRIANÇON

Mercredi 22 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Hôtel Lombard, avenue d'Embrun. Signature et ravitaillement de 9 h. 30 à 10 h. 10. Appel à 10 h. 15. Départ à 10 h. 30 devant le contrôle.

L'itinéraire avec les horaires probables (27,8 km.-h.)

(Les voitures de la caravane publicitaire commencent à passer environ une heure et demie avant les coureurs.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. pas. sages
		HAUTES-ALPES		
743	0	**GAP**	10 30	10 30
858	9	La Batie-Neuve	10 48	10 50
865	16	Chorges	11 2	11 10
705	22	Grand-Pré	11 14	11 25
680	25	L'Ile-de-Rousset	11 20	11 32
		BASSES-ALPES		
	32	Ubaye.....	11 34	11 49
	40	Le Lauzet	11 50	12 5
	48	Revel	12 2	12 17
1108	54	Les Thuiles	12 18	12 35
1132	61	Barcelonnette (C. V.)	12 32	12 52
1309	69	Jausiers	12 48	13 8
1310	74	La Condamine-Châtelard	12 58	13 18
1470	83	St-Paul-sur-Ubaye ...	13 16	13 41
2111	91	Col de Vars (M.G. 1)	13 44	14 9
		HAUTES-ALPES		
1639	100	Vars.....	13 58	14 23
1000	110	Guillestre (C. R.)	14 12	14 42
1047	115	Maison-du-Roy	14 23	14 53
1466	127	Carref. N. 547-N. 202	14 57	15 27
1544	131	Arvieux	15 9	15 44
1755	133	Brunissard	15 18	15 53
2360	141	Col d'Izoard (M.G. 1)	15 50	16 25
1609	151	Cervières	16 4	16 44
1204	162	Briançon (Sainte-Catherine)	16 21	17 1
1321	165	**BRIANÇON**(arrivée)	16 26	17 6

Arrivée au Champ de Mars. Les temps sont pris à la ligne d'arrivée.

C. V. : contrôle volant. — **C. R.** : contrôle de ravitaillement.

M. G. 1 : comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de première catégorie.

VINGTIÈME ÉTAPE (70 km. contre la montre)

LYON-ST-ÉTIENNE

Vendredi 24 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — A Tassin-la-Demi-Lune, place de la Mairie. Chaque concurrent devra se présenter au contrôle quinze minutes au moins avant l'heure prévue pour son départ. Départs de 4 en 4 minutes. Soixante concurrents environ.

L'itinéraire avec l'horaire probable pour le premier et le dernier concurrent (37,1 km.-h.) :

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. pas. sages
		RHONE		
229	0	**LYON** (Tassin - la - Demi-Lune)	10 30	14 30
271	4	St-Gen.-Ollières par D. 99	10 36	14 36
	6	Craponne	10 39	14 39
	10	Brindas (par D. 11) .	10 45	14 45
	13	Carrefour D. 11-D. 30	10 50	14 50
	16	D. 30 - Soucieu	10 55	14 55
	21	D. 30 - St-Laurent....	11 3	15 3
400	24	D. 30 - Mornant C. V.	11 8	15 8
	28	Bellevue (carref. D.30 D. 21)	11 15	15 15
	31	D. 2 - St-Maurice	11 20	15 20
	34	D. 2-St-Did.-Riverie..	11 25	15 25
700	37	D. 2-Riverie	11 30	15 30
	39	D. 2-Ste-Cather. (C.R.)	11 34	15 34
	40	Carrefour D. 2-D. 63.	11 36	15 36
	43	L'Aubépin par D. 63.	11 41	15 41
	48	D. 97-But-d'Arpin(carfour D. 23-D. 65)..	11 49	15 49
		LOIRE		
	51	Saint-Christo, D. 23 .	11 54	15 54
	55	La Gâ et	12 00	16 00
	62	Grand quartier (car. D. 23-D. 3)	12 10	16 10
507	65	La Talaudière, par D 3	12 15	16 15
517	70	**ST-ÉTIENNE** (stade G.-Guichard)	12 23	16 23

Les arrivées se feront sur la piste en terre battue du stade de l'A. S. S., où les coureurs auront à couvrir la distance (60 mètres) plus un tour (400 m.). Les temps sont pris à la ligne d'arrivée.

C. V. : contrôle volant. — **C. R.** : contrôle de ravitaillement.

LE PARCOURS DÉTAILLÉ ET L'HORAIRE

VINGT ET UNIÈME ÉTAPE (210 km.)

ST-ÉTIENNE-MONTLUÇON

Samedi 25 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Place Jean-Jaurès, devant le kiosque à musique. Signature et ravitaillement de 9 heures à 9 h. 35. Appel à 9 h. 40. Départ en groupe à 9 h. 50 par : rue Charles de Gaulle, rue Bergeon, avenue du Rhône, La Terrasse. Départ lancé à 10 heures.

L'itinéraire avec les horaires probables (32 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		LOIRE		
517	0	**SAINT-ÉTIENNE** ..	10 00	10 00
	6	N. 82 rectifiée La Fouillouse	10 12	10 15
378	14	N. 498 Andrézieux ..	10 28	10 40
383	20	D. 8. Sury le Comtal (C. V.)	10 40	10 55
394	32	Montbrison (C. V.) ..	11 4	11 19
	36	D. 8-Champdieu	11 12	11 27
389	49	N. 89-Bœn-s.-Lignon .	11 38	11 53
	64	Saint-Thurin	12 8	12 28
722	76	Noirétable	12 32	12 52
		PUY-DE-DOME		
436	100	Thiers (C. R.)	13 20	13 40
	119	G.C. 24-Crevant - la - Veine	13 53	14 18
	129	I.C. 17-St-Ignat	14 9	14 34
331	134	I.C. 17-G.C. 10-I.C. 84-Martres-s.-Morge..	14 17	14 42
	137	I.C. 17-Varennes ...	14 22	14 47
328	140	I.C. 17-Cellule	14 27	14 52
	143	Davayat (N. 143)	14 32	15 2
392	148	N. 143-Combronde (C. V.)	14 40	15 10
	158	Côte du b. des Lapins (M. G. 3)	15 4	15 34
640	160	St-Pardoux (C. V.) ..	15 7	15 37
	177	Côte de la Faye (M. G. 3).....	15 39	16 9
485	182	Saint-Eloy-les-Mines (C. V.)	15 47	16 22
500	186	Montaigut (côte de Montaigut, M.G. 3).	15 56	16 31
		ALLIER		
354	202	Néris-les-Bains (C.V.)	16 21	17 1
207	210	**MONTLUÇON**	16 33	17 13

Arrivée sur le quai Rouget-de-l'Isle.

C. V. : contrôle volant. — **C. R. :** contrôle de ravitaillement.

M. G. 3 : comptant pour le « Prix du Meilleur Grimpeur » ; col de troisième catégorie.

VINGT-DEUXIÈME ÉTAPE (328 km.)

MONTLUÇON-PARIS

Dimanche 26 juillet 1953

CONTROLE DE DÉPART. — Place de l'Hôtel-de-Ville. Signature et ravitaillement de 5 h. 30 à 6 h. 10. Appel à 6 h. 15. Départ en groupe à 6 h. 28 par : boulevard de Courtrai.

L'itinéraire avec les horaires probables (32 km.-h.)

Altitude	Km. parcourus	LOCALITÉS	Heures de pas. Course	Dern. passages
		ALLIER		
207	0	**MONTLUÇON** (N. 144)	6 30	6 30
176	23	La Grave.....	7 16	7 31
		CHER		
162	49	St-Amand-Montrond (C. V.)	8 8	8 28
171	75	Levet (N. 140)	9 00	9 20
130	93	Bourges (C. R.)	9 36	9 56
120	109	N. 176-Mehun (C.V.).	10 8	10 28
122	125	Vierzon (C. V.)	10 40	11 00
		LOIR-ET-CHER		
107	148	N. 20 Salbris.....	11 26	11 46
114	167	Lamotte-Beuvron	12 3	12 28
		LOIRET		
132	183	La Ferté St-Aubin (C. V.)	12 32	12 57
116	204	Orléans (C. R.).....	13 10	13 35
122	224	Artenay.....	13 46	14 11
		EURE-ET-LOIR		
134	238	Toury	14 11	14 41
		SEINE-ET-OISE		
141	252	Angerville (C. V.) ..	14 36	15 6
	256	N. 838 Pussay.....	14 43	15 13
117	279	Dourdan (C. R.)	15 24	15 54
	284	St-Cyr-sous-Dourdan	15 33	16 3
	288	Angervilliers	15 40	16 10
156	294	Limours	15 50	16 20
	297	Les Molières	15 55	16 30
73	302	Saint - Rémy - lès - Chevreuse	16 3	16 38
160	306	Châteaufort	16 10	16 45
	308	Toussus-le-Noble....	16 13	16 48
	313	Buc.....	16 21	16 56
	316	Versailles (C. V.) ...	16 26	17 1
	318	Viroflay.....	16 29	17 9
	321	Chaville	16 34	17 14
38	323	Sèvres	16 37	17 17
		SEINE		
35	326	Boulogne-Billancourt .	16 42	17 22
36	328	**PARIS** (Parc des Princes)	16 45	17 25

LE CHALLENGE MARTINI : 7 MILLIONS DE PRIX

POUR la troisième fois, cette année, la Société Martini, de renommée mondiale, apporte sa contribution dans la dotation du classement international par équipes du Tour de France, challenge qui porte son nom.

Le classement de ce challenge est établi, rappelons-le, par l'addition des temps des trois premiers coureurs de chaque équipe, à chaque étape. Ceci oblige tous les éléments d'une même formation à participer à l'action et, à ce titre, la formule du « Challenge Martini » est excellente. Les prix sont importants (à chaque étape et au classement général), puisqu'ils atteignent, en totalité, 7 MILLIONS 300.000 FRANCS, et l'on peut imaginer que les coureurs ne laissent pas échapper cette occasion d'emplir la caisse de leur équipe.

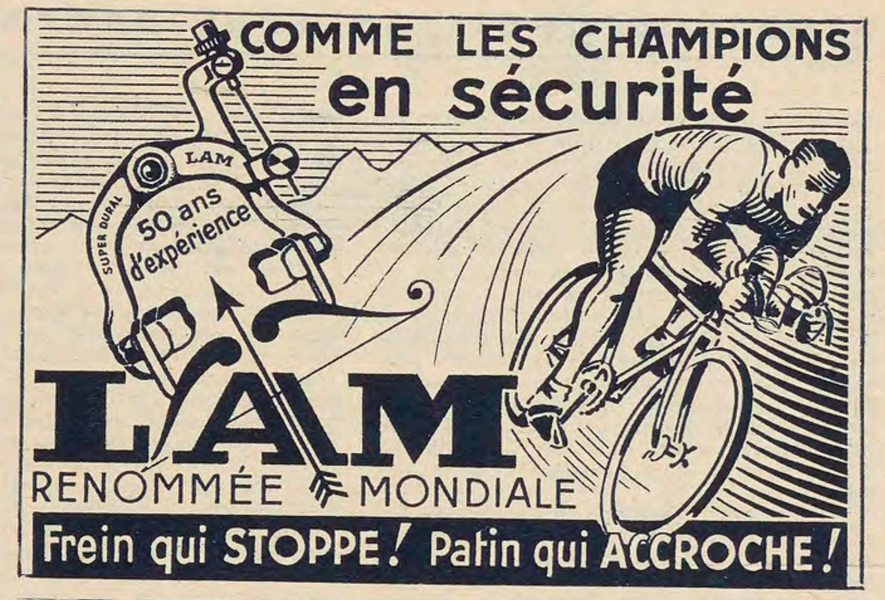
En voici d'ailleurs la liste :

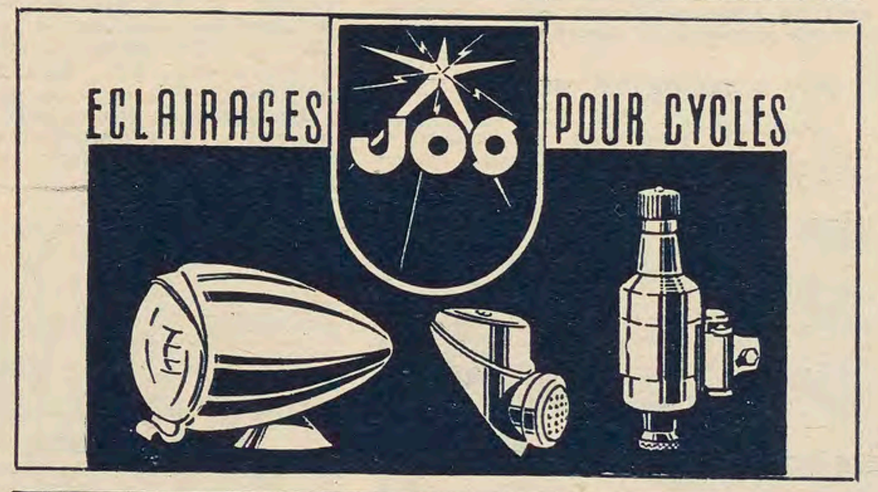
A CHAQUE ETAPE : 100.000 fr. à la 1re équipe nationale ; 50.000 fr. à la 1re équipe régionale.

AU CLASSEMENT GENERAL : 2.000.000 fr. à l'équipe 1re; 1.200.000 fr. à l'équipe 2e; 500.000 fr. à l'équipe 3e; 300.000 fr. à l'équipe 4e.

De plus, ce Challenge est doté d'une coupe magnifique (notre document), mise en compétition chaque année et qui fut remportée, en 1951 par les Français, et en 1952 par les Italiens.

La portée de cette épreuve dans l'épreuve est considérable. Elle prouve la régularité des effectifs de l'équipe en même temps qu'elle montre que le Tour de France se joue chaque jour.





VOICI LES RÉPONSES A NOTRE QUESTIONNAIRE DE LA PAGE HUIT

1. Devant l'auberge du Réveil-Matin, à l'intersection des routes Villeneuve-Montgeron et Draveil-Champrosay le 1er juillet 1903.
2. André Leducq qui en enleva 21 entre 1927 et 1933.
3. En 1909.
4. Il n'y en a pas. Aucun coureur n'a pu réussir cette performance.
5. Lapize de 1910 à 1931 avec 28 km. 680.
6. En 1924 avec 23 km. 958 par Bottechia.
7. 1919.
8. Rodolphe Muller en 1903. Cet exemple fut imité en 1908 par Gaston Collin.
9. Augereau en 1903.
10. Fayolle en 1931.
11. Ottavio Bottechia en 1924, Nicolas Frantz en 1928 et Romain Maes en 1935.
12. L'ascension victorieuse de René Pottier en 1906.
13. Vanhouwaert en 1910, la première fois dans le classique Paris-Roubaix gagné par Lapize, la deuxième, derrière Cruppelandt, dans la première étape du Tour disputée sur ce même parcours.
14. Thys qui, en 1913, fut vainqueur de la seule étape Bayonne-Luchon et Dewaele qui, en 1929, ne remporta que l'étape Charleville - Malo - les - Bains.
15. Deux : Faber et Nicolas Frantz.
16. Seize fois.
17. Charles Pélissier avec 9 victoires en 1930.
18. 1910.
19. Bartali en 1938 et 1948.
20. Dans Paris-Nancy, première étape du Tour 1905, des clous ayant été semés sur la route et tous les concurrents ayant crevé plusieurs fois.
21. En 1906. Le Tour passait par Metz alors allemande et par Irun, en territoire espagnol.
22. Mallet, Naisse, Le Guevel, Cosson, Marcaillou, Jaminet, Gianello, Louviot.
23. Vingt en six tours de France de 1924 à 1929. C'est le record après Leducq.
24. Aucun. Jamais le porteur du maillot tricolore n'a pu gagner le Tour l'année de son championnat.
25. Francis Pélissier qui fut champion de France en 1923, l'année de la victoire d'Henri.
26. Parce que Maurice Garin, le vainqueur, né à Arvier, en Italie, le 23 mars 1871 était, à sa majorité, devenu français par option.
27. Le Belge Philippe Thys, vainqueur en 1913, 1914 et 1920.
28. Douze (1 en 1913, 1 en 1914, 4 en 1920, 5 en 1922, 1 en 1924).
29. L'Italie en 1948, Bartali en gagnant sept, Bossello une et Corrieri deux.
30. Antonin Magne prévenu par une lettre en 1931 que Demuysère et Rebry avaient l'intention d'attaquer dans l'étape Charleville - Malo - les - Bains et crevant en 1936 sur les débris d'une canette lancée par le trop enthousiaste facteur de Saint-André-des-Alpes alors qu'il attaquait Sylvère Maes, porteur du maillot jaune.
31. 27 juin 1924, abandon des frères Pélissier à la suite d'une altercation avec un commissaire.
32. Un maillot supplémentaire qu'on soupçonnait Henri Pélissier de porter indument.
33. Le numéro 33 que portèrent notamment Leducq, Antonin Magne, Speicher, Kubler, l'année de leur victoire.
34. L'Italien Gordini qui, en 1927, s'enfuit dans la nuit dès le départ de Bayonne et avait une heure d'avance lorsqu'on s'aperçut qu'il était seul en tête.
35. Godinat, alors touriste-routier, à la moyenne de 34 km. 377 sur les 211 kilomètres de Brest-Vannes.
36. Frantz, Fontan et Leducq qui, en 1929, étaient à égalité de temps à Bordeaux.
37. Robic en 1947.
38. Les Sables-d'Olonne-Bayonne : 482 kilomètres.
39. Six fois de 1919 à 1924.
40. 1913.
41. François Faber en 1909.
42. Gustave Garrigou, 1er en 1911, 2e en 1907, 1909 et 1913, 3e en 1910 et 1912, 4e en 1908.
43. Octave Lapize, mort pour la France en 1915 et vainqueur du Tour en 1910.
44. Emile Paul empoisonné par des coquillages à Marseille en 1911 et Duboc, victime d'une tentative d'empoisonnement qui lui coûta la victoire en 1910.
45. Dans le Tour de 1933, Jean Aerts (6), Speicher (3) et Guerra (5).
46. Petit-Breton (1907-08), Thys (1913-14), Bottechia (1924-25), Frantz (1927-28).
47. En 1934 dans les Alpes.
48. Leducq et Antonin Magne en 1938.
49. Dans l'étape Saint-Sébastien-Pau qui vit l'abandon ou l'élimination de Bobet, Guy Lapébie, Bernard Gauthier, Danguillaume et Diot.
50. Aubisque, Tourmalet, Aspin, Braus, Allos, Vars, Izoard, Galibier, Iseran et la Faucille.

ALEX BURTIN A EN HUGO KOBLET LE LEADER DE SES SUISSES

Hugo KOBLET (27 ans)

Fritz SCHAER

Marcel HUBER

Walter DIGGELMAN

Emilio CROCI-TORTI

RUSSENBERGER

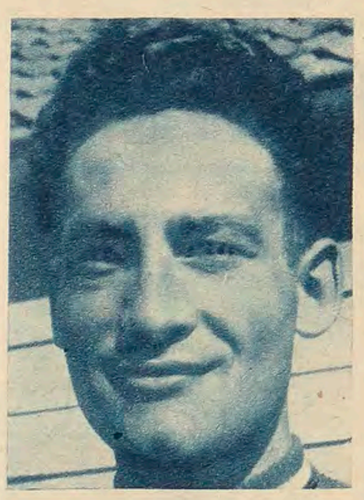
Martin METZGER

François CHEVALLEY

Max SCHELBENGERY

Remo PIANEZZI

LES HOLLANDAIS DE PELLENAERS AURONT LEUR MOT A DIRE



H. VAN BREENEN
(24 ans)

Jospeh SYKERBRUJK
(29 ans)

Geerit VOORTING
(30 ans)

Adrian VOORTING
(22 ans)

Wim VAN EST (30 ans)

Jan NOLTEN
(23 ans)

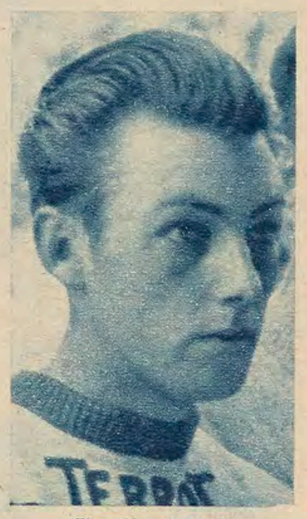
Wout. WAGTMANS
(24 ans)

J. JANSSENS
(34 ans)

Henri STEVENS
(22 ans)

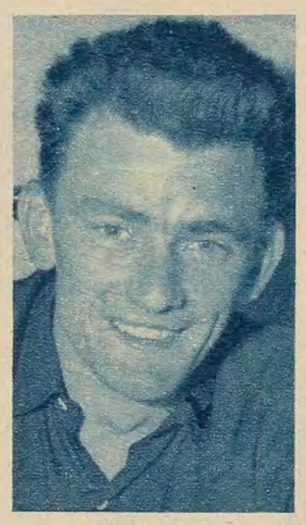
Mathieu ROKS
(23 ans)

NICOLAS FRANTZ A TOUJOURS L'ESPOIR DE TROUVER UN ROUTIER LUXEMBOURGEOIS DIGNE DE SON PASSÉ



Charlie **GAUL**
(21 ans)

Edouard **ERNZER**
(25 ans)



Willie **KEMP**
(28 ans)

Bim **DIEDERICH**
(29 ans)

Jean **KIRCHEN**
(32 ans)

Lucien **GILLEN**
(28 ans)

Jean **GOLDSCHMIDT**
(30 ans)

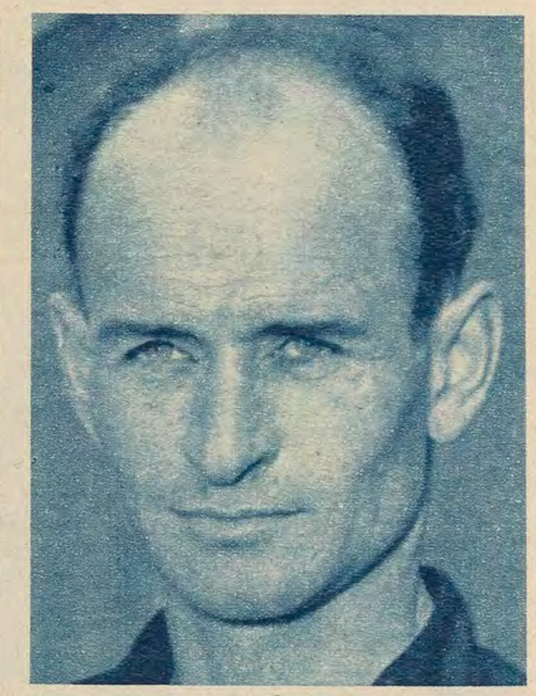
Jean **SCHMIT**
21 ans)

Marcel **DIERKENS**
(22 ans)

Edy **HEIN**
(23 ans)

FERNAND MITHOUARD AURA SOUS SA

Stanislas **BOBER**
(23 ans)

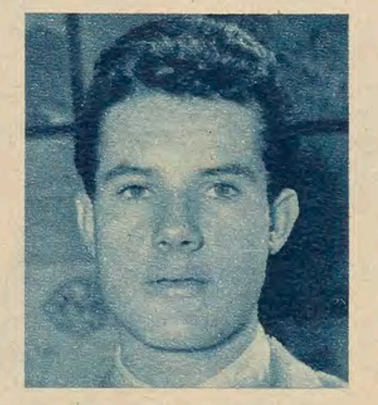


Maurice **QUENTIN**
(33 ans)

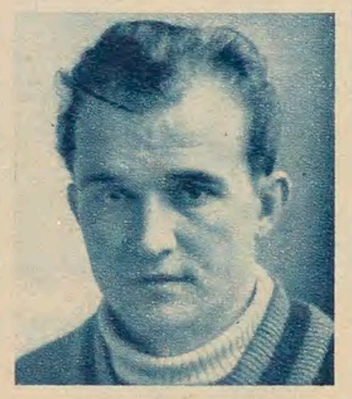
Jean **GUEGUEN**
(29 ans)

Jack **RENAUD**
(29 ans)

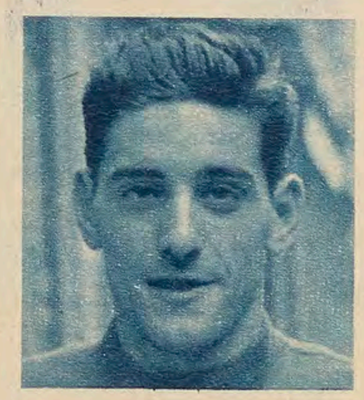
SOUS LA DIRECTION DE SAUVEUR



Guy **BUCHAILLE**
(21 ans)

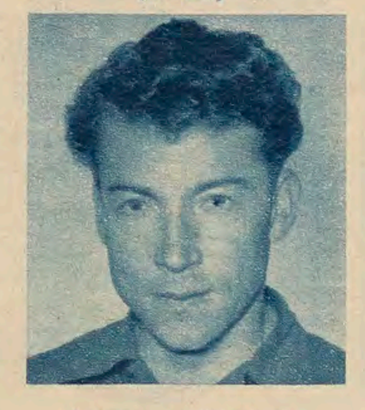


Jean **DACQUAY**
(26 ans)



Jean **FORESTIER**
(22 ans)

LABERTONNIERE
(26 ans)



Georges **MEUNIER**
(28 ans)

Bernard **QUENNEHEN**
(23 ans)

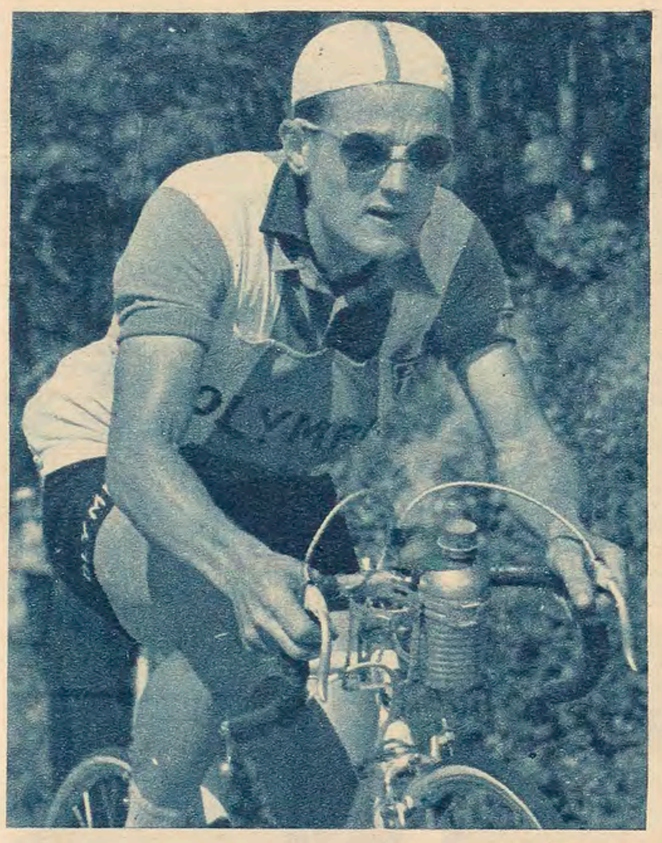
S SA

ER

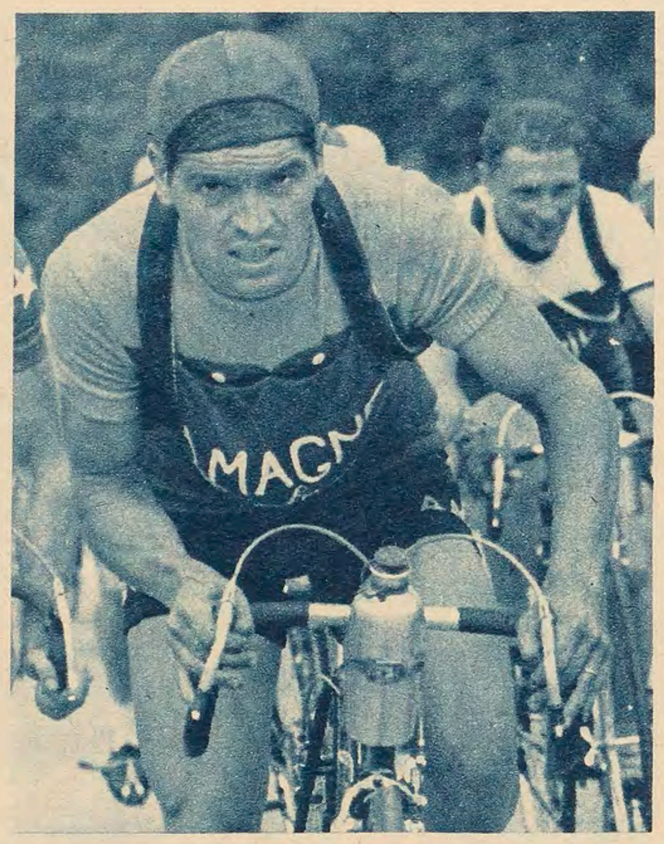
HEN

EUR

COUPE, AVEC L'ILE-DE-FRANCE, UNE VERITABLE EQUIPE DE FRANCE B



Louis CAPUT (32 ans)



Maurice DIOT (31 ans)

Attilio REDOLFI (30 ans)

Claude ROUER
(23 ans)

Eugène TELOTTE
(26 ans)

Jean TONELLO
(23 ans)

DUCAZEAUX, LE "NORD-EST" SERA REDOUTABLE

Roger HASSENFORDER
(23 ans)

Roger WALKOWIAK
(25 ans)

Gilbert BAUVIN (26 ans)

Ugo ANZILE (24 ans)

ABONNEMENTS SPECIAUX TOUR DE FRANCE

BUT ET CLUB-LE MIROIR DES SPORTS fera paraître deux numéros par semaine pendant la durée du Tour de France : un numéro le lundi et un autre en milieu de semaine. A cette occasion, nous avons créé des abonnements spéciaux « Tour de France » comprenant :

- **LES SEPT NUMEROS A PARAITRE PENDANT LE TOUR DE FRANCE ;**
- **LE NUMERO DE PRESENTATION DU TOUR AVEC LA CARTE ITINERAIRE DETAILLEE ;**
- **L'ALBUM - SOUVENIR D'APRES TOUR.**

Au prix de 350 francs.

IMPORTANT. — **Faites votre versement à notre compte chèque postal en libellant bien l'adresse BUT ET CLUB-LE MIROIR DES SPORTS, 12, du Croissant. C.C.P. Paris 5.390-08.**

Ecrivez aussi très lisiblement votre nom et votre adresse.

•

Pour éviter l'encombrement de nos services d'abonnements pendant les derniers jours précédant le départ du Tour, nous vous prions instamment, dans votre intérêt même, de souscrire vos abonnements dès maintenant.

ILS SONT PARTIS 120...

EQUIPE D'ITALIE
Directeur technique : Alfredo BINDA
(maillot vert, ceinture blanche et rouge)

1. ASTRUA Giancarlo
2. BARONI Mario
3. BARTALI Gino
4. CORRIERI Giovanni
5. DREI Umberto
6. ROSSO Adolpho
7. ISOTTI Livio
8. MAGNI Fiorenzo
9. MINARDI Guiseppe
10. ROSSELLO Vincenzo

EQUIPE DE SUISSE
Directeur technique : Alexandre BURTIN
(maillot rouge, croix blanche)

11. CHEVALLEY Max
12. CROCI-TORTI Emilio
13. DIGGELMAN Walter
14. HUBER Marcel
15. KOBLET Hugo
16. METZGER Martin
17. PIANEZZI Remo
18. RUSSENBERGER.
19. SCHAER Fritz
20. SCHELBENGERY M.

EQUIPE DE BELGIQUE
Directeur technique : Sylvère MAES
(maillot bleu natier, ceinture noire, jaune, rouge)

21. ADRIAENSSENS Jan
22. CLOSE Alex
23. COUVREUR Hilaire
24. DE BRUYNE Albert
25. DE HERTOG Aloïs
26. DE SMET René
27. IMPANIS Raymond
28. VAN DER STOCK R.
29. VAN GENEUGDEN M.
30. VAN GENECHTEN R.

EQUIPE D'ESPAGNE
Directeur technique : Mario CANARDO
(maillot gris perle, ceinture rouge et jaune)

31. GARCIA Victorio
32. GIL José
33. GELABERT Antonio
34. ITURALT Vicente
35. LORONO Jésus
36. MASSIP Francisco
37. PEREZ José
38. SERRA José
39. TROBAT Andres
40. VIDAL-PORCAR José

EQUIPE DU LUXEMBOURG
Directeur technique : Nicolas FRANTZ
(maillot rouge, ceinture blanche et bleue)

41. DIEDERICH Bim
42. DIERKENS
43. ERNZER Edouard
44. GAUL Charlie
45. GILLEN Lucien
46. GOLDSCHMIDT Jean
47. HEIN
48. KEMP Willie
49. KIRCHEN Jean
50. SCHMIT

EQUIPE DE HOLLANDE
Directeur technique : Kees PELLENAERS
(maillot blanc, ceinture bleue et rouge)

51. JANSSENS J.
52. NOLTEN Jan
53. ROKS Mathieu
54. STEVENS Henri
55. SYKERBRUJK Joseph
56. VAN BREENEN H.
57. VAN EST Wim
58. WAGTMANS Wont
59. VOORTING Adrian
60. VOORTING Geerit

EQUIPE DE FRANCE
Directeur technique : Marcel BIDOT
(maillot bleu de France, ceinture blanche et rouge)

61. BOBET Louis
62. DELEDDA Adolphe
63. DOTTO Jean
64. GAUTHIER Bernard
65. GEMINIANI Raphaël
66. LAUREDI Nello
67. LE GUILLY Jean
68. REMY Raoul
69. ROLLAND Antonin
70. TEISSEIRE Lucien

EQUIPE DE L'ILE-DE-FRANCE
Directeur technique : Fernand MITHOUARD
(maillot mi-bleu, mi-rouge)

71. BOBER Stanislas
72. CAPUT Louis
73. DIOT Maurice
74. GUEGUEN Jean
75. QUENTIN Maurice
76. REDOLFI Attilio
77. RENAUD Jack
78. ROUER Claude
79. TELOTTE Eugène
80. TONELLO Jean

EQUIPE DU NORD-EST-CENTRE
Directeur technique : Sauveur DUCAZEAUX
(maillot orange, bande blanche)

81. ANZILE Ugo
82. BAUVIN Gilbert
83. BUCHAILLE Guy
84. DACQUAY Jean
85. FORESTIER Jean
86. HASSENFORDER R.
87. LABERTONNIERE
88. MEUNIER Georges
89. QUENNEHEN Bernard
90. WALKOWIAK Roger

EQUIPE DU SUD-EST
Directeur technique : Marius GUIRAMAND
(maillot violet, ceinture blanche)

91. BAFFERT Roger
92. KEBAILI Ahmed
93. LAZARIDES Lucien
94. MATTEOLI Paul
95. MIRANDO Joseph
96. MOLINERIS Pierre
97. PRIVAT René
98. ROTTA René
99. VITETTA Vincent
100. ZELASCO Marcel

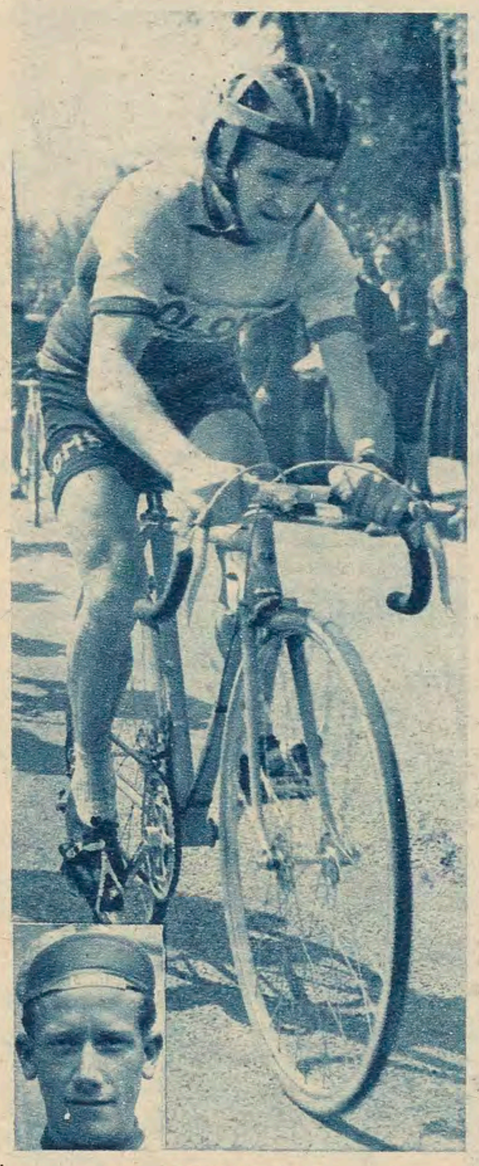
EQUIPE DE L'OUEST
Directeur technique : Léon LE CALVEZ
(maillot blanc, parements rouges)

101. AUDAIRE Amand
102. CHUPIN Roger
103. ESNAULT Noël
104. GUERINEL Eugène
105. MAHE François
106. MALLEJAC Jean
107. MARREC Yvon
108. MORVAN Joseph
109. PONTET Roger
110. ROBIC Jean

EQUIPE DU SUD-OUEST
Directeur technique : Paul MAYE
(maillot blanc, ceinture noire)

111. BARES Louis
112. BASTIANELLI Hub.
113. COLETTE Claude
114. DARRIGADE André
115. DESBATS Robert
116. DUPONT Jacques
117. PARET Henri
118. PROUZET Hervé
119. SABBADINI Tino
120. VIVIER Jacques

De jeunes ambitieux se soumettront aux directives de

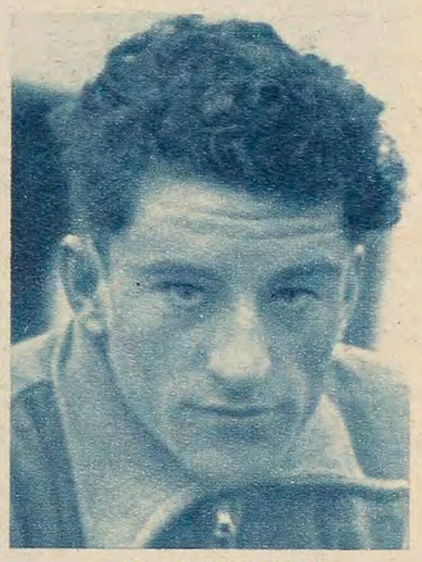


Jean ROBIC (32 ans)
A gauche : le remplaçant Bultel.

Roger PONTET
(32 ans)

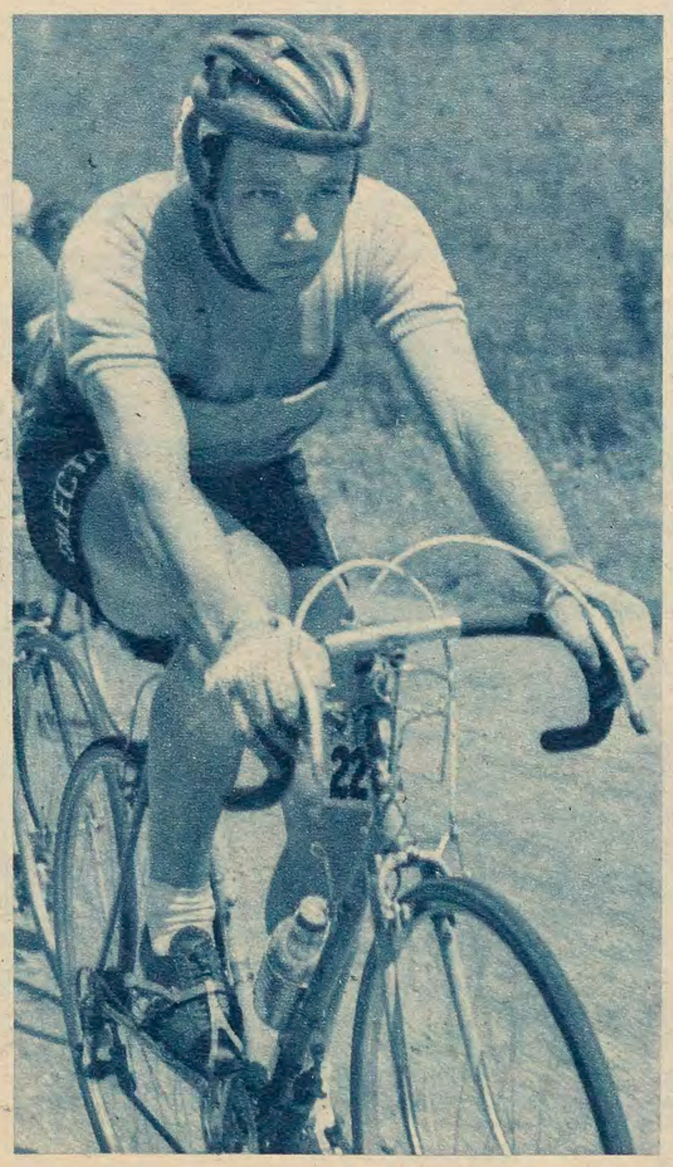
Roger CHUPIN
(29 ans)

François MAHE
(25 ans)



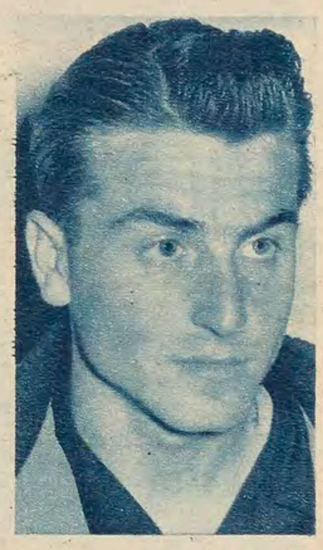
Jean MALLEJAC
(23 ans)

En prenant en mains les "Sud-Ouest", le bayonnais



Jacques DUPONT (25 ans)

Louis BARES
(23 ans)



Hubert BASTIANELLI
(25 ans)

Henri PARET
(24 ans)

Hervé PROUZET
(27 ans)

es de

N

C

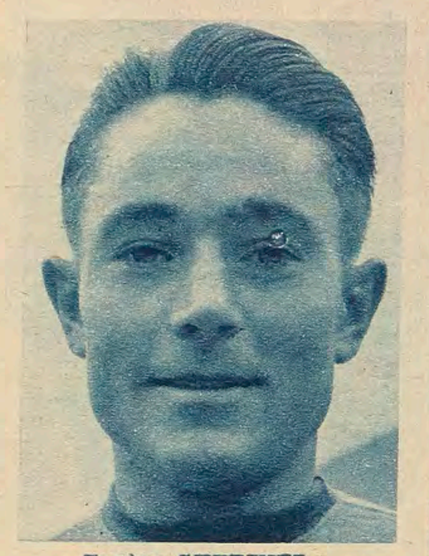
nnais

ANELLI

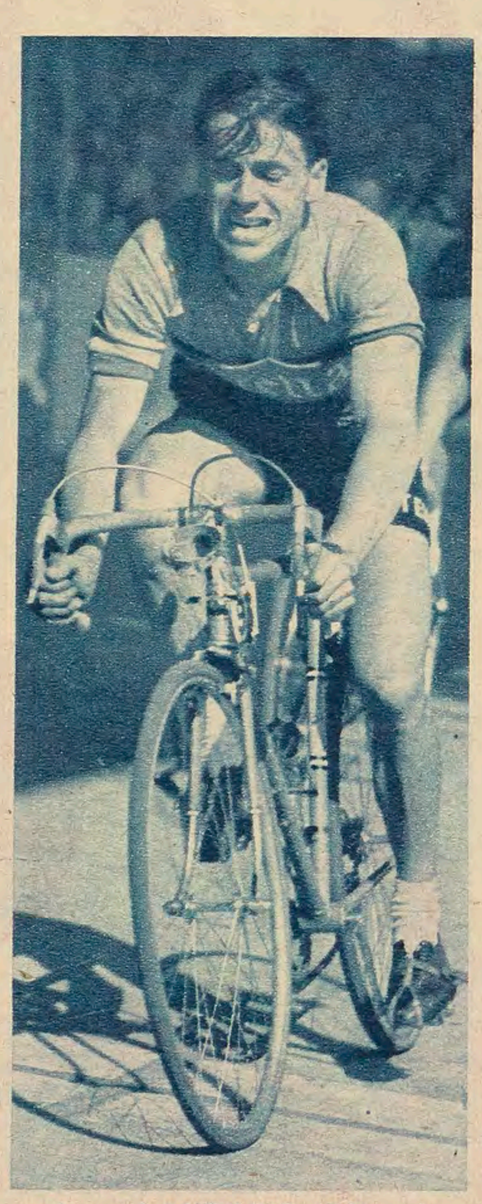
UZET

Léon Le Calvez, directeur technique du team de l'Ouest

Noël **ESNAULT**
(23 ans)



Eugène **GUERINEL**
(24 ans)



Amand **AUDAIRE** (29 ans)

Yvon **MARREC**
(24 ans)

Joseph **MORVAN**
(25 ans)

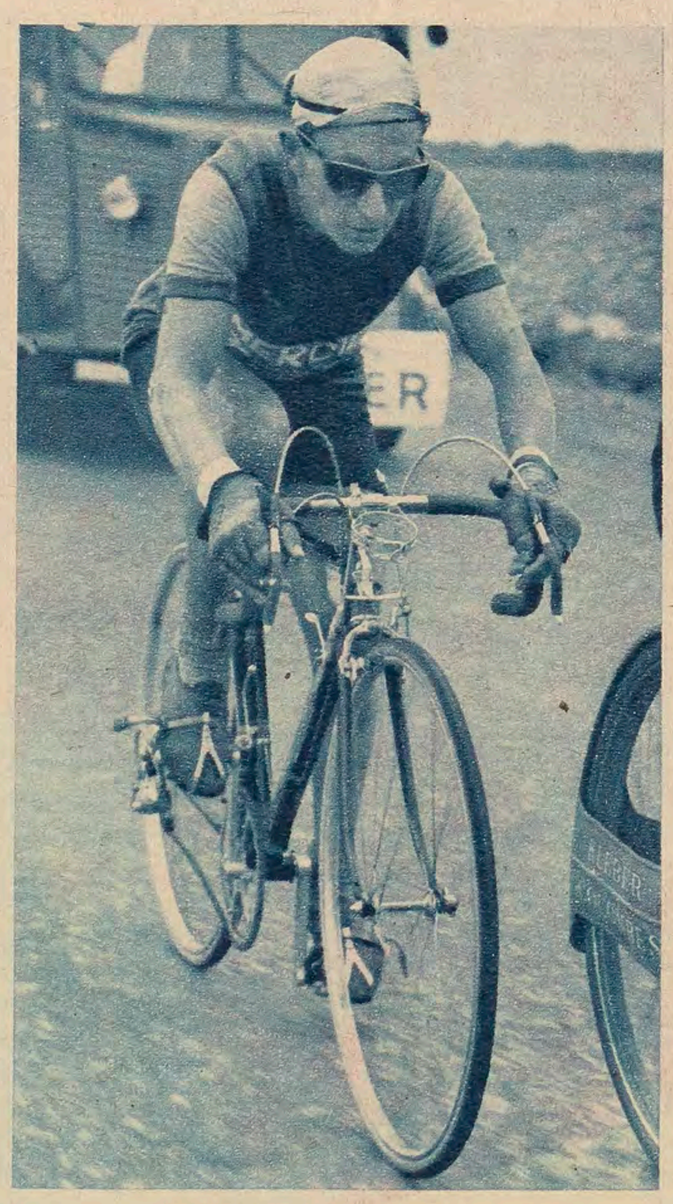
Paul Maye, ex-champion de France, réapparaît en conseiller

Claude **COLETTE**
(22 ans)

André **DARRIGADE**
(24 ans)

Tino **SABBADINI**
(25 ans)

Jacques **VIVIER**
(23 ans)



Robert **DESBATS** (30 ans)

LES "SUD-EST" SERONT GUIDÉS, UNE FOIS ENCORE, PAR MARIUS GUIRAMAND

Roger **BAFFERT**
(30 ans)

Ahmed **KEBAILI**
(29 ans)

Lucien **LAZARIDES**
(31 ans)

Paul **MATTEOLI**
(24 ans)

Joseph **MIRANDO**
(23 ans)

Pierre **MOLINERIS**
(33 ans)

René **PRIVAT**
(23 ans)

René **ROTTA**
(27 ans)

Vincent **VITETTA**
(23 ans)

Marcel **ZELASCO**
(29 ans)

EMBROCATION SIAMOISE

Vendue exclusivement dans les Pharmacies

V 535 P 28396

3
20
Af
Av
Su
Es

LES ARCS